

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

「熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代」

講演録

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和5年（2023年）7月25日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

市長挨拶

熊本市長 大西 一史



皆さんこんにちは。ご紹介いただきました熊本市長の大西でございます。

今日は、熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念第 35 回講演会ということでご案内しましたところ、多くの方に御出席いただきまして誠にありがとうございます。

今日は、国土交通省九州地方整備局の笠井企画部長様の基調講演をはじめ、パネルディスカッションには、たくさんの皆様にご登壇をいただく予定としております。

どうぞよろしくお願いいたします。

都市政策研究所の開設 10 周年ということであります。

ちょうど政令指定都市に移行するときに、都市政策研究所が設置され、それからもう 10 年以上の月日が経ったわけであります。

ここで様々な政策課題を含めた研究を行い、また研究成果も発表をしてきたところでございます。

10 年の節目ということで、こういう学術的なアプローチで、また、いろいろな形で政策の評価・検証を行っていくということは熊本市政の発展にとっても非常に大きなことにつながっていると思います。

今日は、政策間連携の重要性について、まず、笠井企画部長様からご講演をいただきまして、そして、少子高齢化でありますとか、自治体を取り巻く様々な課題が非常に、多岐にわたっておりますので、こうしたことについて、政策間連携の重要性とともに、「政策間連携で拓く公共交通新時代」というテーマで、パネルディスカッションを行うこととして

おります。

今日は、市民の皆様もご参加でございますけれども、是非多くの皆様方に、公共交通を使っていただきたいとの思いで一生懸命に取り組んでおります。

今日、新聞紙上でも、中心地域のバスについては、例えば運賃を 180 円均一にしようとか、様々な議論がなされているわけですが、政策間連携を深めながら、どういう課題解決ができるのかということを、皆様とともに考える、そういう 1 日にさせていただけたらと思っております。

本当にお忙しい中こうしてお集まりいただきまして、ありがとうございます。

どうか、今日は、よろしくお願い申し上げます。

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和5年（2023年）7月25日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

趣旨説明

熊本市都市政策研究所長 蓑茂 壽太郎



皆さんこんにちは。研究所所長の蓑茂でございます。ただ今、大西一史市長様からご挨拶の中で、今日の講演会の開催意図について触れていただきましたので、私の方からは、今日の趣旨について少しお話をしておきたいと思います。

研究所が主催しますこの講演会も35回目になります。これまでも周年事業として、2度ほど通常の講演会を変形してシンポジウム形式でやってきております。直近のものとしては、5周年シンポジウムを行いました。この時は、政令市に置かれた政策研究所として先輩であり、先進的位置にある神戸市と福岡市の研究所の活動を学び、その様子をご紹介いただきました。併せて、私たちとしまでも「5年間でどんなことをやってきたか、あるいはこれを皆さんにどう評価していただいているか」について、点検・評価を試みた次第でございます。

そこで今回は、先ほどのご挨拶のように新しい方向を探ることを念頭に、10周年の節目となるように企画を考えた訳です。この10年間に私たちには、たくさんの期待や要望を頂いております。私は、これを本研究所に対して非常に強い関心をお持ちいただいている「ステークホルダーの皆さん」の声と受け止めていまして、そうした声を力にして一層頑張らなくてはと考えております。

10年が終わりまして、「これからのとりあえずは10年を展望してみなくてはならない」ということで、**終わりの始まり**と銘打って、この10周年のシンポジウムの企画構想を新年度を迎えた4月から始めました。

これまで頂戴した様々な意見の中には、「役に立つ研究」という声がありました。「市が抱える様々な政策課題について、即、答を出すような研究をしてほしい」という要望だと思えます。私も東京と熊本の2つの大学で約40年に亘、色々な研究に携わってきました。「役に立つ研究」については、実学研究あるいは地域実学研究として実践経験がありますので、ある程度理解しているつもりでございます。また、この10年間に研究所が公表しました合計50本ほどの研究報告を見てみますと、それに適うような研究も実施できていると点検できます。論文以外にも先ほども司会者から紹介がありましたように、刊行物を幾つか出版しておりまして、そういった10年間の研究成果をご覧いただきますと一定の評価は頂けるものと思えます。しかしながら「更に即戦力になる研究をやらなくちゃいけない」と、決意を新たにしたところでもあります。この機会に、新しい今後の方向を探し当てたいと思っております。車が走るのにガソリンや電気その他にセルモーターが必要なように、私たちの研究についてもこのセルモーターの役割が非常に大きいわけですし、これを得るのが今日の一つの狙いでないかと思っております。

そこでここにありますように「**熊本の都市政策 喫緊の課題に迫る**」というタイトルをつけまして、研究力で熊本市の発展に貢献したい。その私たちの一つの宣言と見ていただけたら幸いかと思います。

本日取り上げました交通問題でございますが、様々な課題がございます。ご承知のとおり、既に関係の局や部におきまして、対策型の色々な施策がなされてきていますし、社会実験も行われております。そういうことも振り返りながら、今日は皆さんと一緒に考えてみたいわけです。何よりも都市政策として一番大事なものは、市民の皆さんの理解を得ながらやっていくこと、これが議論の出発点としても今後の展開でも非常に重要だということ、このことを共有することです。市民の皆さんの理解を得るために、多くの方の英知を集め、これに共感されて、お集まりのみなさんで考えていただく、そのような思いで企画しました。持続性を左右する

のも、市民力でございますので、このところをみんなで共有したいということでございます。

「政策間連携で拓く公共交通の新時代」というものについて、いろんな議論が出来たらいいなということでございます。先の国会でも、地域交通法が成立しまして10月からは、そういったことを具体的に展開してく時でもありますので、この機会をとらえてこんなことをやるのも一定の意味を持つだろうと考えた次第でございます。

最初に基調講演をお願いしまして、そのあと、市の中で現在やっていることの話題提供を3つほどいたします。そして休憩を挟んで、限られた時間ではありますが討論をしたいと思いますので、どうぞよろしく、最後までお付き合いのほどお願い申し上げまして、趣旨説明にしたいと思います。

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和5年(2023年)7月25日(火)14:00~16:30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

基調講演『なぜ今、政策間連携なのか』

国土交通省 九州地方整備局 企画部長 笠井 雅広 氏

<講師プロフィール>

1996年4月国土交通省入省、八代河川国道事務所長、水管理・国土保全局河川保全企画室長などを経て、2023年4月より、国土交通省 九州地方整備局 企画部長を務める。

なぜ今、政策間連携なのか

令和5年7月25日

九州地方整備局 企画部長

笠井 雅広



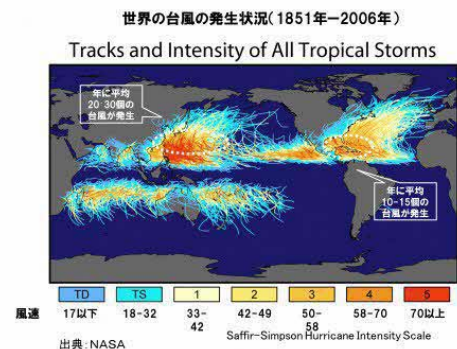
あらためまして、皆さんこんにちは。

九州地方整備局で企画部長を務めております。笠井と申します。今日は、「なぜ今、政策間連携なのか」という、テーマでお話をさせていただこうと思います。

基調講演ということで、大変僭越ではありますが、私は、先ほどご紹介をいただきましたとおり、主に国土交通省の方で河川の整備や管理を担当する仕事を今までさせていただきました。そういうなかであって、今日のメインテーマであります、公共交通、ここにどう結びつくかというのはあるのですが、河川あるいは道路での政策間連携について、どんなことに取り組んでいるかの事例を少しご紹介させていただければと思います。

まずは、河川の方で今取り組んでいる「流域治水」についてお話をさせていただきたいと思います。

災害列島という宿命① 台風・豪雨



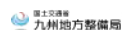
1

大前提ですが、日本は災害列島という宿命を負っています。こちらは、過去150年ぐらいの世界での台風の発生状況について、発生位置から消滅までの経路を世界地図の上に落としたものです。

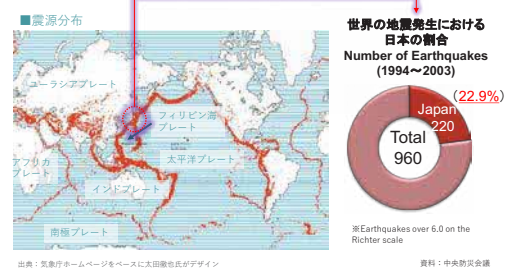
太平洋で発生して日本付近を通過する台風は、過去112年間で、年に平均2,30個発生しています。

一方で、大西洋で発生するハリケーンは、大体年平均10から15個ということで、過去のデータからも日本列島がいかに台風の経路になっており、多かったかということがこれで分かるかと思います。

災害列島という宿命② 地震・津波



日本の国土面積は世界の0.25%にも関わらず、世界で発生するマグニチュード6以上の地震の約2割が我が国周辺で発生



2

それから日本の場合、地震があります。3つのプレートがちょうどぶつかり合うところに、日本列島は位置しておりまして、このため日本の国土面積、全世界では0.25%という割合になっていますけれども、マグニチュード6以上の地震、世界で発生する地震の約2割が日本の周辺で発生しているというデータもございます。



そういうこともあって、近年でも、日本で相次ぐ自然災害は、もはや日常というような状況とも言えるのではないのでしょうか。

2015年には、関東・東北において、国が管理している河川でも決壊がありました。これによって、多くの浸水被害がでました。2016年には熊本地震がありました。それから、その翌年、2017年九州北部豪雨があって熊本でも浸水被害等も発生しております。その後も、西日本を中心に大きな被害をもたらした西日本豪雨、それから、その次の年には、台風19号(東日本台風)によって東日本で非常に大きな被害が出ました。

それから、熊本県内、球磨川水系において、令和2年7月豪雨で非常に大きな水害があって、球磨川流域で50名の方がお亡くなりになったという水害もありました。

その後、一昨年、昨年と、九州も含めて日本全体で、水害、土砂災害、大きな地震も近年では起きているといった状況になっています。



九州で起こった水害について、少し時系列でまとめてみました。先ほどの表は、2016年以降ということでしたけれども、九州の管内で起こった、大きな浸水被害を伴うような水害について、2000年代に入ってから、主なものをまとめています。特に、近年たくさんの河川で浸水被害を伴うような災害が発生しているということで、年代別に並べていますけれども、頻度が非常に増しているということもわかっていただけたと思います。

そういうなかにあって、2017年の九州北部豪雨、筑後川水系の赤谷川(朝倉市に流れている支川)、この写真を掲載させていただきましたが、このときも、白川・緑川でも、堤防から溢水する浸水を伴う災害も発生しています。

その5年前、2012年には、これも九州北部豪雨というふうに言っていますが、白川の上流、北区の龍田地区などで、白川が氾濫をして、大浸水が起きてしまったということがございました。



このように、水害が起こっているなかで、白川の河川整備の事例を、少し紹介をさせていただきます。市内を流れる白川の中の「緑の区間」については、堤防をさらに強化をする、かさ上げをする、その際背後地については、地域の皆さんにも、どう使っていただくか、というようなことを考えながらの堤防の強化、整備を進めており、もうすぐ完成になります。

それから白川の上流には、立野ダムがあり、昭和 58 年に事業に着手し、今年の 6 月に、このダムそのものの工事は完了をしております。これによって、いざというときに、白川に流れてくる水をここで一時的に貯留をして、下流の白川の緑の区間も含めて、洪水の量を制御するというような役割を持っています。

ちなみに、この立野ダムは、穴の位置が、普段水が流れている位置と同じ 1 番下の位置にあって、普段全く水が貯まっています。洪水のときだけ、たくさん水が入ってくると水が貯まるという仕組みになっていまして、今年の 7 月初めに、熊本県内、雨が降りましたけれども、このときに、早速効果を発揮して洪水を調節する機能を発現しました。

これまでの治水投資の成果 ～浸水面積が激減～



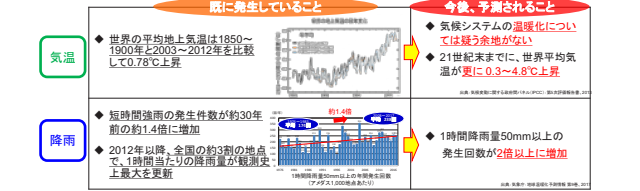
こういうかたちで、日本全国で河川の整備を、ずっと進めてきています。

河川管理者が堤防を整備したり、河川を広げたり掘ったり、あるいはダムや遊水池をつくったりということをしてきました。昭和 40 年代から、全国の水害における浸水被害が起きた面積を縦軸にとっていますが、治水対策を進めたことによって、浸水面積はずっと減ってきています。下の方で底を打つ形でずっと推移をしてきましたけれども、近年、上がる傾向があります。河川の整備は継続して進めていまして、ここが上がっているのは、気候変動によって雨そのものの量が増えている。雨の降り方が激甚化・強靱化しているということで、その外力変化、外力的要因で、水害の

被害が上がってしまっていると。こういう状況に今なっています。

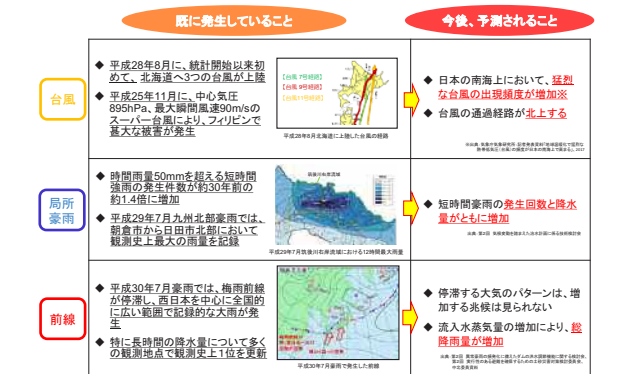
顕在化している気候変動の影響と今後の予測(外力の増大)

- 気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の第 5 次評価報告書によると、気候システムの温暖化については疑う余地がなく、21 世紀末までに、世界平均気温が更に 0.3～4.8℃上昇するとされている。
- また、気象庁によると、このまま温室効果ガスの排出が続いた場合、短時間強雨の発生件数が現在の 2 倍以上に増加する可能性があるとしている。
- さらに、今後、**降雨強度の更なる増加と、降雨パターンの変化**が見込まれている。



温暖化によって、雨の量が増えている結果として、洪水の激甚化・頻発化が、ここ近年、明確に起こってきてるんじゃないかということですが、IPCC の政府間パネル 5 次報告書の中にも、気候システムの温暖化による影響については、明らかになっていると言われています。気温については、21 世紀の末までに世界平均で、さらに 0.3 度から 4.8 度ぐらい上昇。そして、降雨は、1 時間に 50 ミリ以上の雨の発生回数が、現在から 2 倍以上に増加。50 ミリというのは、主要幹線道路の側溝が大体 1 時間 50 ミリの雨が降っても溢れないようにつくっているんですけども、それを超えると、河川に流れていく前にも道路の部分で溢れる。その発生頻度が 2 倍以上に増加するのではないかとされています。

顕在化している気候変動の影響と今後の予測(現象の変化)



それから、台風の発生頻度が増加し、経路も北上することによって、平成 28 年の台風はこれまで経験したことがなかった、北海道に 1 年間で、3 つの台風が上陸することもありました。

それから短時間豪雨の発生の回数や降水量も増加をします。梅雨の線状降水帯の発生頻度が増える、一度発生するとそこで、総雨量も非常に多いということですが、大気中の水蒸気量が、温暖化によって2割ぐらい増長しており、そこに湿った風が吹き込むと、線状降水帯ができて、雨の量が増えると言われています。

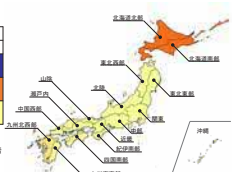
気候変動に伴う降雨量や洪水発生頻度の変化

- 降雨特性が類似している地域区分ごとに将来の降雨量変化倍率を計算し、将来の海面水温分布の幅や平均値等の評価を行った上で、降雨量変化倍率を設定
- 2℃上昇した場合の降雨量変化倍率は、北海道で1.15倍、その他（沖縄含む）地域で1.1倍、4℃上昇した場合の降雨量変化倍率は、北海道・九州北部で1.4倍、その他（沖縄含む）地域で1.2倍とする
- 4℃上昇時には小流域・短時間降雨で影響が大きいので、別途降雨量変化倍率を設定する

＜地域区分毎の降雨量変化倍率＞

地域区分	2℃上昇	4℃上昇
北海道北部、北海道南部	1.15	1.4
九州北部	1.1	1.4
その他（沖縄含む）地域	1.1	1.2

※ 4℃上昇の降雨量変化倍率のうち、短時間とは、降雨継続時間が3時間以上12時間未満のもの
※ 2℃、4℃上昇時の降雨量変化倍率は、産業革命前（1850年）に比べて全球平均気温がそれぞれ2℃、4℃上昇した世界平均気温をシミュレーションしたモデルから試算
※ 流域面積が100km²以上については適用できない。ただし、100km²未満の場合についても降雨量変化倍率を今回設定した値より大きくなる可能性があることに留意しつつ適用可とする。
※ 年超過確率1/200以上の頻度（より高頻度の計画）に適用する。



＜参考＞降雨量変化倍率をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化の一般水系における全国平均値

気候変動シナリオ	降雨量	流量	洪水発生頻度
2℃上昇時	約1.1倍	約1.2倍	約2倍
4℃上昇時	約1.3倍	約1.4倍	約4倍

※ 2℃、4℃上昇時の降雨量変化倍率は、産業革命前（1850年）に比べて全球平均気温がそれぞれ2℃、4℃上昇した世界平均気温をシミュレーションしたモデルから試算
※ 流域面積が100km²以上については適用できない。ただし、100km²未満の場合についても降雨量変化倍率を今回設定した値より大きくなる可能性があることに留意しつつ適用可とする。
※ 年超過確率1/200以上の頻度（より高頻度の計画）に適用する。

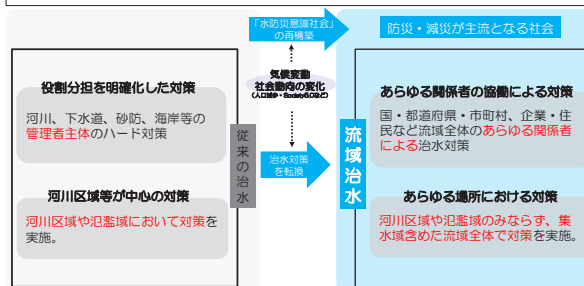
9

その結果として、国土交通省で、降水量と洪水発生の関係についてもシミュレーションをした結果があります。温暖化によって、気温上昇がどのぐらいになるか、色んなシナリオがありますが、例えば、21世紀末に2度上昇をしたとした場合には、九州の北部では、雨の量が、1.1倍になると言われています。河川の計画というのは、大きな河川では100年に1回ぐらい降るような雨に対して、安全にそれを流すことができるように河川管理者で堤防の整備、貯留施設の整備等を進めています。その100年に1回とは、何ミリですと考えていた雨の量が1.1倍になるということです。結果として、雨の量が1.1倍になると、河川に出てくる水の量は、1.2倍になります。そして洪水発生頻度は2倍になります。洪水発生頻度が2倍になるというのは、今まで100年に1回ぐらいの雨ですよというふうに思っていた雨が、今度は50年に1回ぐらい、その量の雨が降るという意味です。そういうふうにして、雨の量が増え、大雨の発生頻度が上がり、それから洪水等の発生の可能性が上がってくると、こういうような状況になっています。

「流域治水」への転換

国土交通省
九州地方整備局

- 近年の水災害による甚大な被害を受け、施設能力を超過する洪水が発生するものへ意識を改革し、氾濫に備える、「水防災意識社会」の再構築を進めてきた
- 今後、この取組をさらに一歩進め、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者が協働して流域全体で対応する「流域治水」へ転換



出典：国土交通省九州地方整備局「気候変動による水災害対策の転換（水防災意識社会）の再構築を進めてきた」

10

そういうことを踏まえると、今まで、河川管理者で、雨の降り方も踏まえて、将来的な目標も決め、河川、下水道、砂防、海岸とも連携をとりながら、つまり、各管理者が主体となって、ハード対策を一生懸命進めてきましたが、最近の洪水等の発生の状況、発生頻度、そして温暖化の影響を踏まえると、河川管理者が主体となってやるハード対策だけでは、とてもとても、被害を減らすということに追いついていないということを、認めざるを得ない状況になっています。

そこで、「流域治水」という概念を提唱しています。河川管理者のみならず、都道府県、市町村、それから企業、住民の皆さん、流域のあらゆる関係者が、連携・協働をして、洪水から被害を減らす、あるいはそれを防ぐ、そういう対策をとっていきましょう。そして、今までは河川管理者が、河川区域、いわゆる河川の中で対策をしてきましたが、水が集まってくる区域（集水域）、そして氾濫した場合に広がっていく区域（氾濫域）、それらも含めた流域全体で、防災あるいは減災のための対策を関係者みんなとっていく。こういうことをぜひ進めていきたいというフェーズに入っています。

「流域治水」の施策のイメージ

国土交通省
九州地方整備局



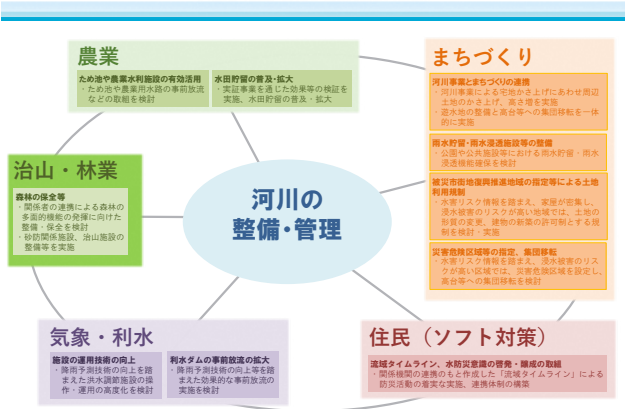
11

具体的に流域治水の施策のイメージですが、今まで、河川管理者が中心となっていた対策は、主に治水のダムをつくらして水を貯めるということですね。それから、堤防を整備したりとか、川幅を広げたりということ。それから堤防についても、なるべく決壊しにくくするように粘り強い堤防を造るということを河川整備でやってきました。

そのみならず、例えば、水が集まってくる山の方、あるいは河川に入ってくる前の町の中では、流域の関係する皆さんにも、雨水貯留浸透施設なども整備いただく、あるいは農業に使っているため池を、治水のために活用させていただく、こういうことも連携してやっていきましょう。それでも、河川の氾濫が起きてしまったときには、その被害を最小化、減少するための対策として、例えば、県、市、それから企業住民の皆様にも協力をいただいて、浸水が頻発する地域には、土地利用規制をかけて、そこには、新しい建物を建てない方向で土地利用を誘導していく、場合によっては移転も促進をしていく。あるいは、そこで新しく家を建てる時には、不動産取引のときに水害リスク情報について、しっかり説明していただく。あるいは、溢れてしまっても、二線堤、支川の堤防、道路も含めて、少し盛土になっているところで、いざ河川が氾濫しても、そこから先に水が行かない機能を保全していきましょう。被害を軽減するためにも、ほかにも、こういうような対策をやっていくための連携をしっかりと強化をしていきましょうということを打ち出して、必要な法律の改正もしました。

河川管理者がやるべき対策については、しっかりと進めていきますが、流域の関係者の皆様に御協力いただく対策については、補助制度・交付金制度についても、かさ上げをして、より対策を取りやすくするという一方で、法律を改正しています。

流域治水における政策間連携について



今のお話を、河川管理者が主体の施策と、その他の施策ということで括り直してみました。

河川管理者が中心となって行ってきた河川の整備や管理に加えて、例えば、農業関係者には、ため池などの施設について、雨が降りそうなときに、貯めている水を少し空けてもらって、そこに雨水を貯めるということをご協力していただけないか。あるいは、水田の貯留の普及拡大ということで、熊本県でも、一生懸命取り組んでいただいています、いざというときに、最初に水田に水をためて、雨がそこから河川の方に流れてくるまでの時間を少しでも稼ぐ、遅らせる。

それから治山とか林業の皆さんには、森林の雨水貯留機能、多面的機能をしっかりと発揮していただくようなことで、森林の保全についても、しっかりとご協力いただく。

そして、まちづくりとの連携という意味では、先ほどご紹介した災害危険区域を指定する、あるいは、危険リスクが高いところについては、集団移転をしていただくようなことも含めて、少し中長期的にまちづくりのなかで施策を打っていただきましょうとか。

雨水貯留とかそれから雨水浸透施設の整備を、公園や学校などにして頂いて、雨水を少しでも貯める用意をしていただくこと。

そして住民の皆さんとは、いざというときの避難行動をいかに円滑にやるかということで、自分の避難行動について、トリガーを決め、時系列で整理しておく。それをタイムラインと言っていますけれども、こういうものの整備も進めていきます。

近年、毎年のように全国各地で自然災害が頻発

国土交通省 九州地方整備局

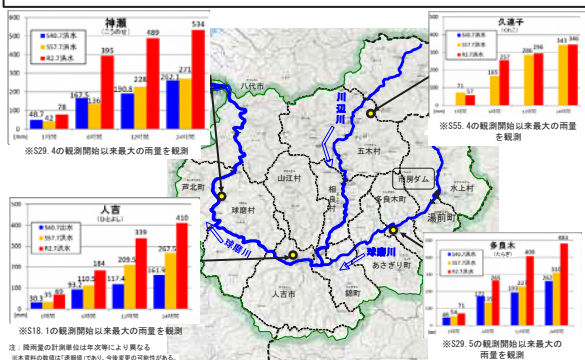


実際に、令和2年7月の豪雨で非常に大きな被害を受けた球磨川水系、人吉市などで非常に大きな浸水被害がありましたけれども、ここでの流域治水の検討について、少し紹

介させていただきます、

【令和2年7月豪雨】球磨川流域における豪雨の概要（観測雨量）

○球磨川本川の中流部から上流部及び最大支川の川辺川の各雨量観測所における降雨量は、6時間雨量、12時間雨量及び24時間雨量において、戦後最大の洪水被害をもたらした昭和40年7月洪水と昭和57年7月洪水を上回る降雨を記録した。

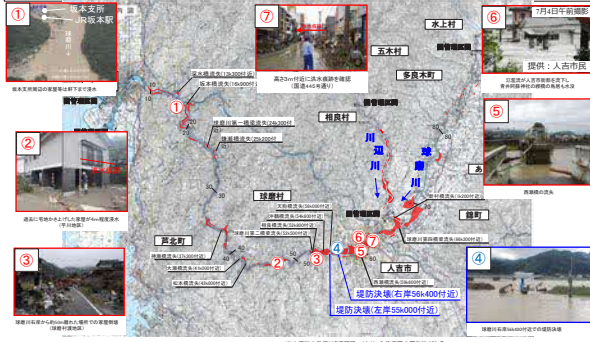


14

実際の雨について、令和2年洪水時の球磨川の幾つかの代表地点における降雨量観測値です。この赤が、令和2年のときの雨の量で、青がこの流域で過去に大きな被害が出た昭和40年のときの雨の量、黄色が、その次ぐらいに大きな被害に遭った昭和58年のときの雨の量なのですけども、見ていただくと、令和2年の洪水は、過去にこの流域で経験した非常に大きな洪水を上回るような降雨量が降っていました。

令和2年7月豪雨について - 流域の被害状況 - 球磨川水系

○球磨川本川上流部の被害は比較的小さいが、支川川辺川合流点付近から球磨川中流部では至る所で浸水被害や家屋倒壊が発生し、約1,020ha・約6,110戸の浸水被害を確認。
○支川川辺川においても、約130ha・約170戸（柳瀬橋上流）の浸水被害が発生（熊本県調査結果による）。
○球磨川直轄管理区間では、2箇所の堤防決壊が発生し、橋梁14橋の流失など国道や鉄道などの基干被害も発生。

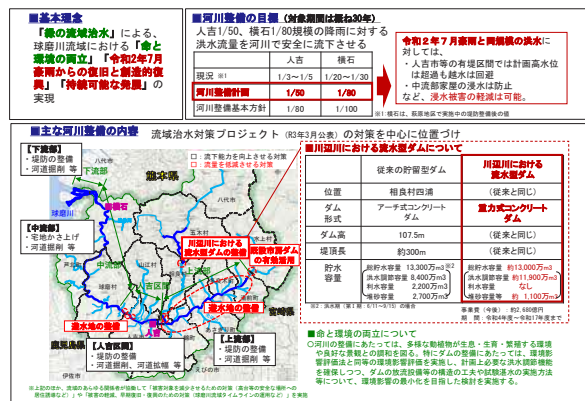


15

その結果として、約1,020ヘクタール、6,110戸の浸水被害が出ています。それから球磨川中流の山間峡谷区間に架かった橋梁は、14橋が流失をしています。そういった被害が出ました。

球磨川水系河川整備計画の概要

国土交通省 九州地方整備局

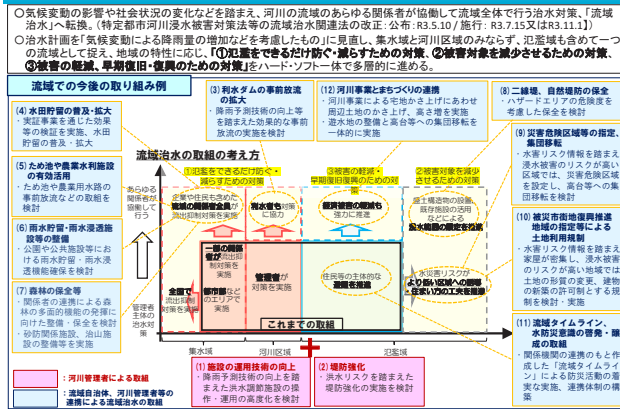


16

これらの被害も踏まえて、温暖化後であっても100年に1回ぐらい降る雨に対して安全となるよう、貯留施設を整備したり、宅地のかさ上げをしたり、河道の掘削をしたり、そして堤防の整備をしたりということを河川管理者としてもしっかりやっていきます。しかし、これらの対策を実施したとしても、令和2年洪水については、何とか堤防の高さギリギリまでは抑えることが出来ますが、少し余裕を持って安全に流すところまで持っていくことは、河川管理者のみでは、ちょっと厳しい状況です。

流域治水に係る今後の取組

国土交通省 九州地方整備局



17

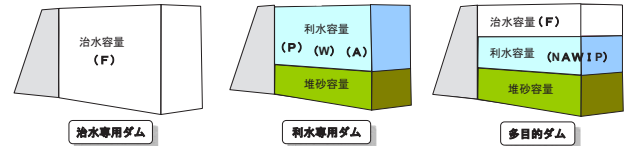
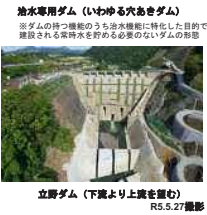
そこで「流域治水」ということで、流域の関係する皆さんに、先ほどお話ししたような施策も並行して実施をしていただくことを球磨川水系全体でやっていきたいと思います。

ダム機能による分類

国土交通省
九州地方整備局

ダム機能による分類

- 治水専用ダム
- 洪水調節を目的
- 利水専用ダム
- 工業用水、農業用水の確保、発電等を目的。
- 多目的ダム
- 洪水調節と、工業用水や水道用水の確保、発電等の利水に加えて、洪水時の感得用水の補給や河川環境の保全のための流量確保を目的。
- 洪水調節 (F)
- 洪水の正常な機能の維持 (N)
- かんがい用水 (A)
- 都市用水 (水道 (W)・工業用水 (I))
- 発電 (P)



18

そのなかで、利水専用のダム、発電専用のダムというのが、球磨川流域もありますけれども、これらのダムについても、治水のために協力をいただくというような対策と一緒にやろうとしています。

ダムというのは、全部で大きく3種類あって、立野ダムのように洪水調節専用のダム、普段は水を貯めていないダムがあります。それから、多目的ダムといって、利水容量、発電とか上水・工水のために、水を貯めておいて、喝水とかになったときに補給をして、安定的に水利用のために使っていただくため、普段水を貯めている容量と、普段は水を貯めずに、洪水のときだけ水を貯めるための洪水調節容量、両方を持っている多目的ダムというのがあります。このほかに、国交省が管理していませんが、利水専用ダムということで、発電とか農業用水とか、上水・工水のために、水を貯めておくダムがあります。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

国土交通省
九州地方整備局

○ 我が国には、治水を目的に含む570の治水等（多目的）ダムと、水力発電や農業用水・水道など専ら水利用（利水）を目的とする900の利水ダム、合わせて1,470のダムがある

目的	所管	管理者	ダム数	合計	
治水等 （多目的）	国土交通省	国土交通省	104	570 （約4割）	
		水資源機構	24		
		都道府県（土木部局）	442		
利水	発電	エネ庁所管	電力会社、都道府県（企業局）等	390（※）	900 （約6割）
	農業	農水省所管	農政局、都道府県（農林部局）、 土地改良区 等	422（※）	
	水道	厚労省所管	都道府県（水道部局）、 市町村（水道部） 等	77（※）	
	工業	経産省所管	都道府県企業局 等	11（※）	

※ 複数の目的を有するダムの場合、ダム管理者の属性で整理。

計：1,470ダム

19

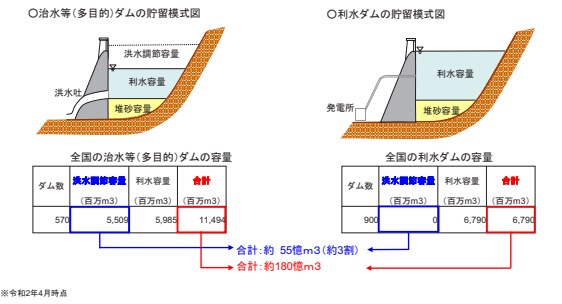
洪水調整の容量を持つ多目的ダムは全国で570個あります。利水ダムは目的が色々ありますが、全部で900個あります。あわせて、ダムとしては、1470個です。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

国土交通省
九州地方整備局

○ 全国の治水等多目的ダム、利水ダムには、約180億m³の水を貯めることが可能（※1）であるが、水力発電、農業用水、水道等のために必要な水を貯めておくための容量が大きく、河川の氾濫の防止を目的として洪水を貯めるために確保している容量（※2）はダム全体の約3割（約55億m³）にとどまっていたところ

※1 有効貯水容量
※2 洪水調節容量



20

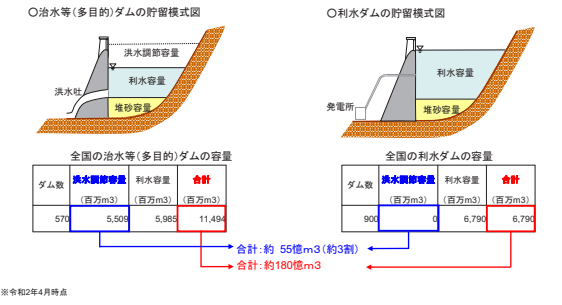
容量で見ると、洪水調節のための容量というのは全国で約55億トンあります。一方で、利水のための容量というのは、全体では180億トンあって、この差分の約125億トンというのは、専ら利水のためですから、洪水調節に使っていない容量です。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

国土交通省
九州地方整備局

○ 全国の治水等多目的ダム、利水ダムには、約180億m³の水を貯めることが可能（※1）であるが、水力発電、農業用水、水道等のために必要な水を貯めておくための容量が大きく、河川の氾濫の防止を目的として洪水を貯めるために確保している容量（※2）はダム全体の約3割（約55億m³）にとどまっていたところ

※1 有効貯水容量
※2 洪水調節容量



20

流域治水のなかで、利水ダムとして普段水を貯めているダムを、いざ大雨が来そうだというときには、事前放流というかたちで、容量を空けてもらって、この分を洪水調節のために使わせていただく。

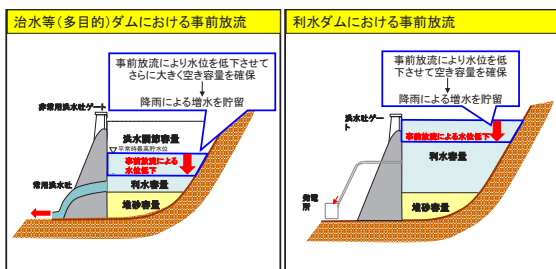
多目的ダムについても、洪水調節容量の下に、普段水を貯めている利水容量がありますが、いざ大雨が降りそうだという予報が出た場合には水を放流して空けてもらって、この部分の容量も洪水調節のために、貯める容量として使わせていただく施策展開をしています。

特に発電事業者さんが持っている発電ダムの容量は非常に大きい場合があるのですけれども、ご協力いただいて、順次協定を結んでいます。

ダムの使い方を見直し、洪水を貯める機能を強化する方法

 国土交通省

- 水力発電、農業用水、水道等のために確保されている容量も活用して、河川の氾濫による被害を軽減する取組を関係省庁と連携して実施
- 水力発電、農業用水、水道等のために確保されている容量には、通常、水が貯められていることから、台風の接近などにより大雨となることが見込まれる場合に、大雨の時に多くの水をダムに貯められるよう、河川の水が増える前にダムから放流して、一時的にダムの貯水水位を下げておく「事前放流」が必要



21

再生可能エネルギーの導入拡大に向けた関係府省庁連携アクションプラン(概要) 九州地方整備局

「再生可能エネルギー・水素等関係会議(第3回)」(2023年4月4日)会議資料より抜粋

- 「GX実現に向けた基本方針」に基づき、再生可能エネルギーについては、本学会にGX炭素電源法案を提出。地域との共生を図りながら、主力電源として最優先の原則で最大限導入拡大に取り組み、このため、関係府省庁間及び自治体との連携を強化し、以下の取組を加速。
- 併せて「超超新エネ社会構想の実現に向け」関係府省庁連携の下、取組を加速。

1. 再工を導入に向けての環境整備

- | | | |
|---|--|--|
| <p>③ イノベーションの加速</p> <p>日本企業のソフトウェア開発能力は、世界的に見ても突出している。日本企業は、ソフトウェア開発に力を入れている。これは、日本の強みである。日本企業は、ソフトウェア開発に力を入れている。これは、日本の強みである。</p> | <p>④ 世界向け市場の拡大/競争力の確保</p> <p>日本企業は、世界向け市場を拡大している。これは、日本の強みである。日本企業は、世界向け市場を拡大している。これは、日本の強みである。</p> | <p>⑤ 環境問題への対応</p> <p>日本企業は、環境問題への対応を強化している。これは、日本の強みである。日本企業は、環境問題への対応を強化している。これは、日本の強みである。</p> |
| <p>① 日本の強み</p> <p>日本企業は、ソフトウェア開発に力を入れている。これは、日本の強みである。日本企業は、ソフトウェア開発に力を入れている。これは、日本の強みである。</p> | <p>② 世界向け市場の拡大</p> <p>日本企業は、世界向け市場を拡大している。これは、日本の強みである。日本企業は、世界向け市場を拡大している。これは、日本の強みである。</p> | <p>⑥ 環境問題への対応</p> <p>日本企業は、環境問題への対応を強化している。これは、日本の強みである。日本企業は、環境問題への対応を強化している。これは、日本の強みである。</p> |

2. 西工卒の推進と規律の確立

- [illegible]

(3) f

- 2021年度は、**「PRR2」PRR2を「PRR2」に改題**し、再1冊を2冊に分けて「研究開発」・「産業革新」・「人材育成」刊行。
 1) 兵庫県の道徳教育を遂行するために、2024年度に向けて「道徳教育」の協力関係導入を2020年度から約10年にわたって行ってきた。
 2) PRR2誌として水素エネルギー社会実現に向けて、関係者向けに自治体や企業に提供することを目指し、2021年度は改題して本誌化。
- アジアゼロエミッション関係 (AZEC) 協議の下、AZECパートナーの相互の協力を促進し、エネルギー・環境分野の協力を促進し、その中で、日本の技術や制度を品出し、アジアを中心に世界に広げようとする。

一方で、ちょっとごちゃごちゃ書いてますけれども、温暖への対応として、政府は2050年カーボンニュートラルを打ち出しています。段階目標として、「2030年には二酸化炭素の排出を、46.6%削減していきましょう」と打ち出しています。そういうなかで水力発電というのは、再生可能エネルギーとして、非常に重要だと、少し書かれています。

先ほど、治水強化のために、発電ダムで容量を空けて協力をいただくと説明をしました。結果として、発電量は減ってしまう可能性が出てくるのですね。確実に雨が降れば、雨によって容量を戻せますけど、雨が降らなければ容量は戻らないので、それによって発電ポテンシャルが減ってしまいます。一方で再生可能エネルギーをしっかりと使っていきましょう、そのなかで水力発電は大事ですねという議論が出てきたことも踏まえて、

官民連携の新たな枠組みによるハイブリッドダム

- 気候変動に適応した多目的ダム等の治水機能の強化を官民連携の新たな事業体制で実施するとともに、カーボンニュートラル(緩和)、地域振興との両立を図る。

官民連携によるハイブリッドダムの開拓

- | 治水機能の強化 (環境) | 水力発電の促進 (経済) | 地域振興 (民間・自治体) |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 運用高度化による治水への有効活用 高度化による治水への有効活用 高度化による治水への有効活用 | <ul style="list-style-type: none"> 運用高度化による治水への有効活用 高度化による治水への有効活用 高度化による治水への有効活用 | <ul style="list-style-type: none"> ダム関連施設等の活用 治水に電力を活用した地域振興 治水に電力を活用した地域振興 |
| <p>【平水時】発電量拡大</p> <p>【洪水時】治水能力拡大</p> <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> | <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> | <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> <p>治水容量</p> |

取組のポイント（従来との違い）

- | | | |
|---|---|---|
| <p>官民連携の強化</p> <p>例) 官民連携の強化
 例) 官民連携の強化
 例) 官民連携の強化</p> | <p>地域経済活性化とニュー・サービスの質的</p> <p>例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的
 例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的
 例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的</p> | <p>新たなサービスの提供</p> <p>例) 新たなサービスの提供
 例) 新たなサービスの提供
 例) 新たなサービスの提供</p> |
| <p>地域経済活性化とニュー・サービスの質的</p> <p>例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的
 例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的
 例) 地域経済活性化とニュー・サービスの質的</p> | <p>新たなサービスの提供</p> <p>例) 新たなサービスの提供
 例) 新たなサービスの提供
 例) 新たなサービスの提供</p> | <p>官民連携の強化</p> <p>例) 官民連携の強化
 例) 官民連携の強化
 例) 官民連携の強化</p> |

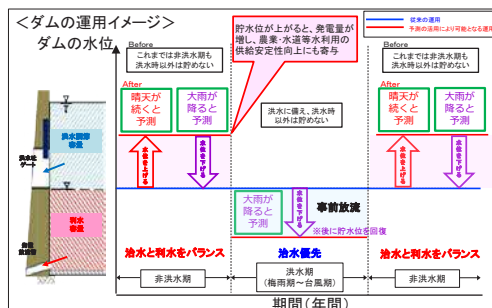
令和4年度のサウンディング(官民対話)における民間からの意見・提案も踏まえ、令和5年度には具体的な地区を選定したフュージビリティ・スタディを行い、事業化に向けた検討を推進

23

ダムは運用も、治水にだけ一方的に協力してもらうのではなくて、逆に、発電を増やす方にも協力出来ないかというような議論を並行してやっています。

利水機能の強化に資するダム運用の高度化(非洪水期の弾力的な運用)

- 2050年カーボンニュートラル実現等に向け、既存ダムを活用し、再生可能エネルギー創出を促進
- 国土交通省や水資源機構が管理するダムにおいて、最新の気象予測技術を活用し、洪水期ではない冬季で大雨が予測とない場合に、貯水水位を高い状態に維持し、水力発電に活用することや、農業用水や水道等の水利利用の供給安定性向上に寄与することについて、令和4年度までにダムで試行予定



25

こちらについて説明すると、多目的ダムの運用イメージですが、上は洪水調整のための容量で、下は利水容量です。

先ほど話した出水期では、いざ雨が降りそうだということになると思前放流していただいて協力をしますけれども、一方で、非出水期、大体11月から5月ぐらいまでは、むしろダムにたくさん水を貯めて水位を高くして、発電量を増やすことで、増電につなげることをして、治水と水力発電がお互いウィン・ウィンになるような運用を何とか出来ないかという取組をしています。ダムの運用における治水と水力発電、再生エネルギーという政策の連携だというふうに思ってもらったらいいかと思います。流域治水のなかでの取組の派生として、こういった連携もしていこうとしている状況です。

ダムツーリズム ～ダムを観光資源として地域と連携して活用～

国土交通省
九州地方整備局

ダムの観光資源としてのポテンシャル

- 自然の中に巨大な構造物があるという**非日常感**
- 地震大国日本で壊れない巨大構造物を造れる**日本の技術力**を実感
- 「この水を飲んでいるんだ」「このダムによって水害から守られているんだ」など、**自分とのつながり**を実感
- 特に、工事中のダムでは、**現場が日々変化**
(⇒今しか見れない魅力)

取組の視点

- ① **地域や旅行会社等と連携**した取組
- ② 夜や朝の取組、宿泊者への特典などによる**長時間滞在**
- ③ 官主導から**地域主導の持続的な取組**への転換

観光放流イベントの実施



観光放流（高ヶ瀬ダム）

ダム建設現場の見学



川上ダム建設現場の見学

28

少し飛んでいただいて28ページですけれども、ダムについては、観光資源としてポテンシャルを持っています。関東の宮ヶ瀬ダムのように、観光放流なんかをして、それを見に来る観光客の皆さんがいっぱいいいるということで、特に水源地域の観光資源の少ない地域にとっては、使い方によっては、観光資源にもなるのではないかと。観光資源として使っていただくということも地域の皆さんと連携をして進めており、事例もたくさんあります。

【立野ダム建設事業】阿蘇・立野峡谷」ツーリズム推進協議会による取組み

国土交通省
九州地方整備局

南阿蘇 立野ダムインフラツーリズムの実践
～地元密着・自立運営型での商品開発と運営～

立野ダム

熊本市内へ上流の白川の治水を助けることを目的とした治水型ダム2023年の完成を目指して24時間体制で建設中

3つのキーワード

- つたえる 被災地として伝える「防災」
- つながる 立野ダムを中心とした地域連携
- つづける 継続・持続できる仕組みづくり

つたえる 被災地としての使命
阿蘇郡は平成28年熊本県北部の被災エリアとして、熊本市内へ上流の白川の治水を助けることを目的とした治水型ダム2023年の完成を目指して24時間体制で建設中

つながる 立野ダムを中心とした地域・事業者・行政連携
阿蘇郡は平成28年熊本県北部の被災エリアとして、熊本市内へ上流の白川の治水を助けることを目的とした治水型ダム2023年の完成を目指して24時間体制で建設中

つづける 持続可能な仕組みづくり
阿蘇郡は平成28年熊本県北部の被災エリアとして、熊本市内へ上流の白川の治水を助けることを目的とした治水型ダム2023年の完成を目指して24時間体制で建設中

29

立野ダムについても、ダムを建設する段階から、関係する皆さんと色んな議論を重ねて、インフラツーリズムと称して、

【立野ダム建設事業】阿蘇・立野峡谷」ツーリズム推進協議会による取組み

国土交通省
九州地方整備局

つづける 持続可能な仕組みづくり

つづける 持続可能な仕組みづくり

阿蘇郡は平成28年熊本県北部の被災エリアとして、熊本市内へ上流の白川の治水を助けることを目的とした治水型ダム2023年の完成を目指して24時間体制で建設中

ガイド育成
阿蘇郡の地質や自然に関する見聞をもつガイドを対象とし、ボランティアに転身しやすい「有償」ガイドを採用。
・定例的（毎月1回程度）に、熊本空港のダム工事事務所職員が講師として、ダムの構造や建設現場の理解を促す研修を行うとともに、建設現場の進捗状況の報告も合わせて実施。
・行政（南阿蘇郡）が認定を行うことで質を担保

企業からのアイデアを受け、様々なグッズを開発・販売

ダムカレー、焼酎・日本酒、ジャム、缶バッジ、ダム本体図面がプリントされたトートバックにTシャツ

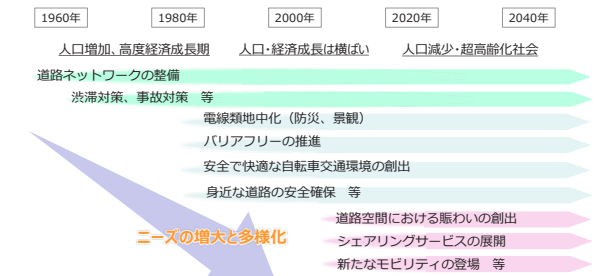
30

運用開始後も観光資源として、どう使っていただくのか議論をします。関連グッズの販売も、地域の皆さんでやっていただくことなど取り組みを進めています。

道路空間への多様なニーズの実現

国土交通省
九州地方整備局

○ 世の中のニーズに応じて道路施策は多様化



31

残りの時間で、今度は道路関係の政策間連携の話を少しさせていただければと思います。

道路整備そのものは、社会情勢が人口増加あるいは高度経済成長期には、とにかく道路についてネットワークとしての整備をしてほしい、あるいは渋滞対策事故対策をしっかりとしてほしいということで、移動時間の短縮に主眼を置いて、それに沿える道路整備をしっかりしていくことが求められていました。

その後、2000年代に入って、人口それから経済成長が横ばいになっていき、少しニーズも多様化してきました。電線類は、防災とか景観の観点から、地中化をするとか、バリアフリーを推進してほしい、あるいは自転車の環境創出みたいなニーズも出てきました。

そして、最近では、人口減少と超高齢化社会の到来を迎え、さらに、ニーズは広がってきて、道路空間はせつかくある空間なのだから、にぎわい創出のために使いたい。シェアリン

グサービスの展開をしたい。あるいは新たなモビリティみたいなものも登場してきて、それに対応する道路の使い方といったニーズも出てきています。

歩行者利便増進道路(ほこみち)について

国土交通省
九州地方整備局

歩行者利便増進道路制度とは

賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度

ほこみち ← ほこうしゃりべんそうしんどうろ



…歩行者のためのみち
安心して歩ける、楽しく過ごせるみち
歩く人がほっこりする



そんな「みち」になつたらいいという願いを込めました



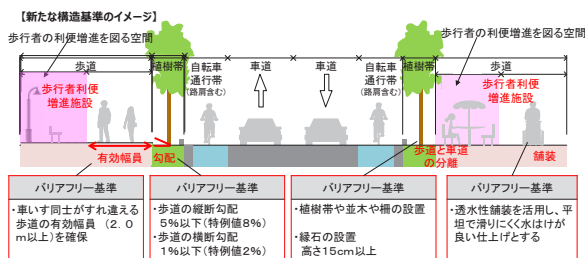
33

そういうなかにあつて、歩行者利便増進道路制度という制度をスタートしています。平仮名にして、略して「ほこみち」というふうに言っています。「歩行者のための道、安心して歩ける、楽しく過ごせる道、人がほっこりする道」ということで、道路を指定して道路空間を有効に、にぎわいのあるものとして使っていただく制度です。

歩行者利便増進道路(ほこみち)のイメージ

国土交通省
九州地方整備局

歩道の中に「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることが可能に！



34

これは道路法上、必要な歩道の幅員ですが、これをさらに広げて、広げた部分を歩行者の利便性増進のために使っていただきましょうということです。

歩行者利便増進道路(ほこみち)の事例

国土交通省
九州地方整備局



晋合(ふきあい)南54号線歩道を拡幅しベンチを設置(兵庫県神戸市)



花園可通り賑わい・憩い空間づくり(愛媛県松山市)



35

例えば神戸市では、ベンチをこういうふうに設置をしているとか、松山市では広げた空間でにぎわいとか、憩いの空間ということで物販等もやっていただいたりしています。

歩行者利便増進道路(ほこみち)の事例

国土交通省
九州地方整備局



三宮中央通りオープンカフェ(兵庫県神戸市)



御堂筋の賑わい空間創出(大阪府大阪市)



しがくつろげるみち「ふくみち」(福岡県福岡市)



路上のパーキングメーターを撤去した駐輪場(新潟県新潟市)

36

新潟では、自動車の路上のパーキングメーターを撤去して、駐輪場としてその空間を使っていただくと、こういうような地域の実情に応じた使い方、特に歩行者の利便性に重点を置いた使い方を広く追求しています。

世界のシェアードスペース

国土交通省
九州地方整備局

シェアードスペース = 歩車共存の空間



歩車分離の撤廃
自動車スピード低下



歩車分離の撤廃
自動車スピード低下



歩車分離の撤廃
自動車スピード低下



歩車分離の撤廃
自動車スピード低下

37

海外の事例では、もっと積極的に、歩行者のための道路展

— 112 —

バスタ新宿(交通結節点事業)

国土交通省
九州地方整備局

■新宿駅周辺の主な高速バス状況(バスタ新宿開業前)



45

新宿の例では、高速バス乗り場について、色んなところに分散していたものを、バスタ新宿に集約をすることで、利便性を高めています。

バスタ新宿(交通結節点事業)

国土交通省
九州地方整備局

■施設概要・フロアガイド



46

交通結節点の事業として、新宿での取組を掲載させていただきました。

交通結節点機能強化の整備イメージ【長崎駅周辺地区】

国土交通省
九州地方整備局



47

こちらは長崎ですね。これもバス停の集約を図ったり、長崎駅からのアクセスをよくするために、ペDESTリアンデッキの整備もあわせて、このバスターミナルとつなぐ整備

をしている事例です。

新たなモビリティがつなぐ交通結節の拠点

国土交通省
九州地方整備局

● 新たなモビリティに対応して、様々な規模・タイプの交通結節の拠点が存在



対応の方向性 ・地域の実情に応じて、新たなモビリティに対応した交通結節の拠点の整備や機能強化を支援

48

こうすることで、様々な交通モビリティ等を生かして地域内の交通結節点をしっかりと整備し、乗り継ぎ、乗り換え、あるいは交通モードの展開を、より円滑にできるような、機能強化支援を行っている事例が全国にあります。

新たなニーズに基づいた拠点等の機能

国土交通省
九州地方整備局

● 多様なモビリティの開発・普及にとともない、拠点等の機能として様々なニーズが発生



対応の方向性 ・海外の事例や、国内の実証状況を注視し、走行空間や拠点において新たに必要となる機能の抽出、拠点等のあり方を検討

49

道路の高架下利用

国土交通省
九州地方整備局



50

道路の高架下利用

国土交通省
九州地方整備局

■ 高架下を活用したにぎわい空間の創出

- 街づくりの観点から高架道路の路面下も含めた賑わい創出のニーズが高まっている
- 2005年に基本が緩和され事務所や店舗等の占用も可能となっている



▲高架下利用のイメージ(鉄道下の例)

出典 トーテム・Tat 熊本県西口ホームページより

51

最後ですけれども、高速道路の高架下の利用です。高架下は、放っておいたら、殺風景な空間で、もったいないというような思いを持たれている地域がたくさんあり、そこを地域として有効に活用して、にぎわいを創出したいということで、地域の皆さんと、色んなお話をしながら、高架下の空間を利活用いただいている事例も出てきています。

道路の高架下占用事例

国土交通省
九州地方整備局



トランクルーム：首都高速道路高架下（東京都）



コンビニエンスストア：東名高速道路高架下（横浜市）



公園：国道16号（さいたま市）



駐車場：首都高速道路高架下（東京都）

52

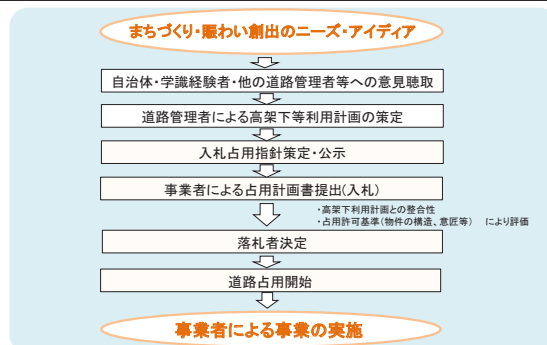
コンビニが出店したりとか、トランクルームができたり、あるいは公園にしたり、そして、駐車場にしたりといった事例もございます。

道路の高架下利用

国土交通省
九州地方整備局

■ 高架下を活用した賑わい空間の創出

- 街づくりの観点から高架道路の路面下も含めた賑わい創出のニーズが高まっている。
- 平成21年より「高架道路路面下の有効活用の推進」として、事務所や店舗等の占用も可能に。



53

まちづくり・賑わい創出のニーズ・アイデアを踏まえて、地域の皆さんと連携を図りながら、どういう方たちに使っていただくか、選定の制度をつくって、条件が合えば、高架下を利用いただくというようなことで今進めています。

そろそろ時間になりましたけれども、私の方で準備をさせていただいた資料は以上になります。

今日の議論の、きっかけ、ご参考になればということで、雑駁ではございますけれども、河川・道路の連携の事例をご紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。



熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和 5 年（2023 年）7 月 25 日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

話題提供①『熊本市の公共交通の現在（いま）』

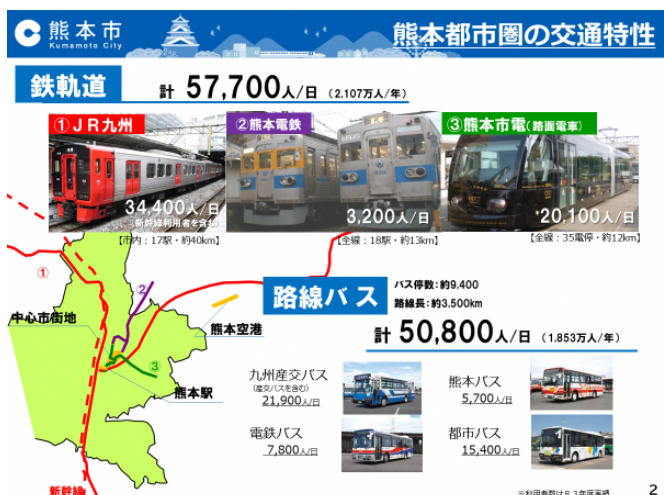
熊本市都市建設局 技監 秋山 義典



熊本市都市建設局技監 秋山 義典

熊本市

ただいまご紹介いただきました、都市建設局の秋山と申します。私からは「熊本市の公共交通の現在（いま）」ということで、説明をさせていただきます。

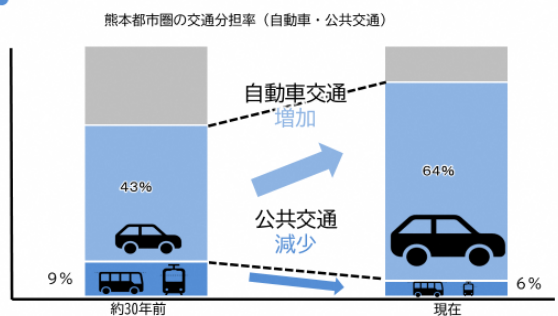


2

まず現状と課題ということになりますけれども、熊本都市圏の公共交通は、主に鉄軌道と、路線バスが担っております。鉄軌道につきましては、ご覧のとおり 1 日約 5 万 8,000 人の方が利用されておりまして、バスにつきましては民間 5 社で運営されており、1 日約 5 万人の方が利用されているという状況です。

熊本市 熊本都市圏の交通特性

自動車交通量は増加 公共交通利用は減少



3

一方で、熊本では全国の他都市と同様、この 30 年間で自動車交通が大きく増加しており、都市圏交通の 64%、約 3 分の 2 が自動車を利用して、逆に公共交通の割合は減少しています。

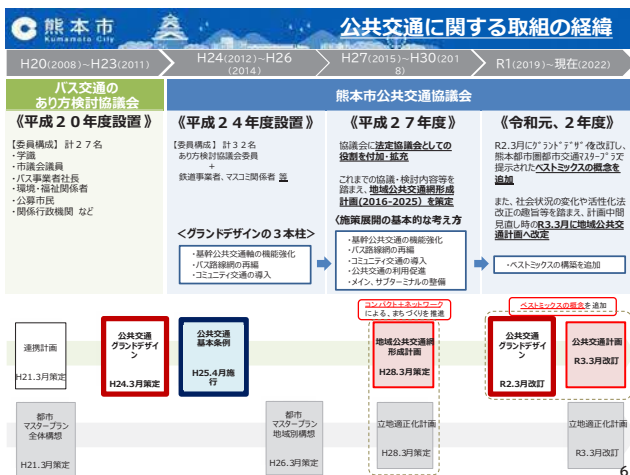


4

特にバスの利用者が大きく減っており、ピーク時の約 4 分の 1 まで減少しております。それにより右側にございますように、公共交通の収益が悪化して、公共交通のサービス水準が低下、それがまた利用者の減少につながるという、負のスパイラルに陥ってしまっているというのが現状かと思えます。



交通が、こういった形で自動車に偏り過ぎているという結果、熊本の交通渋滞は常態化しておりまして、主要渋滞箇所数が180箇所ということで3大都市圏を除く指定都市で全国ワーストワン、高速道路のインターチェンジから市役所までにかかる時間も福岡市の約4倍ということで、経済的にも大きな問題を抱えているという状況です。



こういった交通状況の悪化を受けまして、道路ネットワークを拡充することと並行して、何とか自動車交通から公共交通に転換してもらって利用促進につなげようということで、これまでも体制面の強化とか計画を策定して、段階的に取組を実施してきたところです。



平成24年に策定したのが、基本方針となる公共交通のグランドデザインで、3つの柱を位置づけております。1つ目が、中心市街地と15の拠点を結ぶ公共交通を基幹公共交通軸と位置づけ、定時性、速達性、利便性、輸送力などの機能を強化するという事です。2つ目が、その基幹公共交通軸を補完する形で、バス路線網を再編して、効率化させるということ、そして3つ目が、公共交通のない空白地域などへの対応ということでございます。

これらが互いに連携して、わかりやすいネットワークを構築することで、公共交通により円滑に移動可能な社会の実現を目指すということです。



- 公共交通基本条例が目指すもの**
- 1 公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティの実現集約型都市への転換)
 - 2 市民の公共交通による移動環境の確保

平成25年に制定された「熊本市公共交通基本条例」、こちらは、公共交通の事業者と行政だけでなく、市民の役割や責務も明確にし、協働で取り組むということを明記したものでございまして、市民に公共交通の担い手としての自覚を促すということも狙いとしたものでございます。



9

令和3年に改訂した「熊本地域公共交通計画」、こちらはグランドデザインに基づいて、具体的な施策を位置づけているものでございます。現在実施している取組は、こちらに沿って行っているということです。



10

その具体的な取組の一部を紹介させていただきます。まず基幹公共交通の機能強化の一環として、市電の取組になりますけれども、超低床電車の導入でありますとか、電停改良による、バリアフリー化を進めることで、車椅子の方なども利用しやすい環境を整備しております。



11

また、JRとの結節強化ということで、市電とJRの乗換えの利便性を高める取組を行っております。新水前寺駅では駅舎と電停を歩道橋で直接つなぐことで、雨の日も濡れずに安全かつ素早い移動が可能になったということで、市電の利用者が増加している状況です。また、熊本駅から田崎橋へのサイドリザーベーション化によって、JRの熊本駅としての乗換えがしやすくなったということで、こちらも同じく、市電の利用者が増加している状況です。



12

またバスの路線網の再編といたしまして、令和2年、全国初の取組となりましたけれども、熊本のバス会社5社が、共同経営型の事業形態に移行しております。会社間の垣根を越えてバス路線網の再編や利用促進策に取り組まれています。

熊本市 バス路線網の再編

あるべきバス路線網とは、**利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網**を指す。この実現に向けて路線バス事業者5社がその垣根を越えて取り組むことはもとより、鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携が必要。

- 重複区間等の最適化**
バス同士や鉄軌道との重複区間等、需給バランスの最適化を図ります。
- コミュニティ交通等と連携したNW維持**
需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。
※NWは、ネットワークを指します。
- 新規路線等の拡充**
わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。
- バスレーンを伴う階層化**
バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線・枝線化を進めます。
- 利用促進策の拡充**
共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。
- 経営資源の最適配置**
現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

▲あるべきバス路線網の実現に向けた取組と対象エリア
※上図は2018年度当時のバス路線網

13

共同経営では、スライドに示す6つの取組を連携して実施することとしております。例として、1にありますように、バス同士が重複する路線において路線を統合する、運行間隔を調整して平準化する、といった効率化を進めています。

熊本市 バス路線網の再編

【バス共通】
桜町ターミナルや県庁前
2022.4.1 から
2022.4.30 まで
9,000円
クマモト ハナコ線 女性

販売枚数、販売額ともに
約1.2倍！
※2022年4月（前年同月比）

5社連携
バス共通定期券
(2022.4月～)

(中央区 女性会社員)
「定期が使える本数が多くなり、帰宅時の選択肢が増えて助かる」

(西区 女子高校生)
「学校帰りに市中心部に立ち寄る時など、複数の会社のバスが使えて便利」

2022.4.2(熊本日日新聞朝刊より(利用者のコメントを引用))

14

また、5社連携の共通定期券も昨年から開始したところで、記載されている区間であれば、どのバスでも利用可能ということで、利用者からも「便利になった」という声をいただいております。また、先ほどもご紹介がありましたように、バス料金の均一化といった取組も行われています。

熊本市 コミュニティ交通の導入

コミュニティ交通の基本的な考え方
《コミュニティ交通の導入》
本市における公共交通空白地域や公共交通不便地域に対してコミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保する取り組み。

	公共交通空白地域	公共交通不便地域
バス等・鉄道駅からの半径距離	1,000m以上離れた地域	500～1,000mに該当する地域
対象人口	6,000人	35,000人
対象面積	44km ²	87km ²
公共交通空白・不便地域の解消	行政主体で地域と協働しながら取り組む	地域主体の取組に行政が支援する

▲デマンド型のタクシー

路線のイメージ

15

バス路線が運行していない公共交通空白地域、不便地域に対しましてはコミュニティ交通を導入しておりまして、それにより移動手段の確保を図っています。現在20箇所の地域に導入しているという状況です。

熊本市 コミュニティ交通の導入

—H25年度当初—
—H30年4月時点—

左側がコミュニティ交通を導入開始した当初でございまして、公共交通空白地域を示すピンク色が目立つ状況でございすけれども、開始後の5年間でかなり解消されているということが見て取れるかと思います。

16

左側がコミュニティ交通を導入開始した当初でございまして、公共交通空白地域を示すピンク色が目立つ状況でございすけれども、開始後の5年間でかなり解消されているということが見て取れるかと思います。

熊本市 メイン・サブターミナルの整備

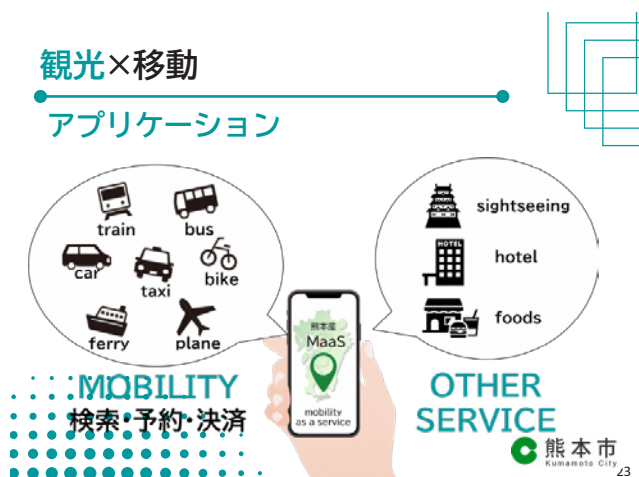
まちづくり × 公共交通 令和元年開業

ホテル・マンション
1F バスターミナル
商業施設
花畑広場

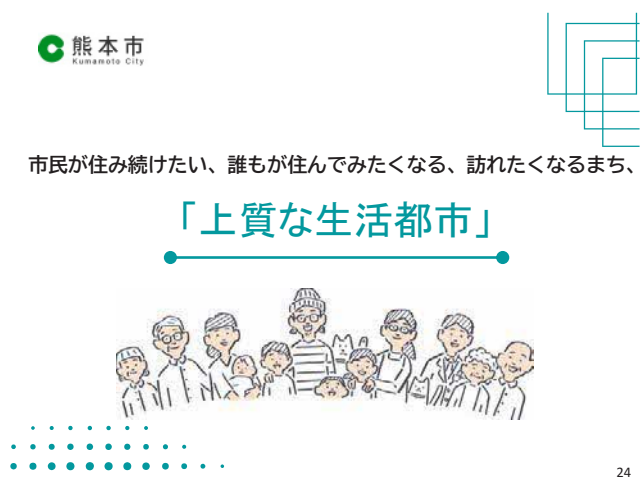
17



2 つ目が、市街地部の子育て支援との連携ということで、塾や部活動などの子どもさんの送迎を目的とするもので、それによって、子育ての保護者の方の負担を軽減するということを目的で実証実験を行っているものです。



最後に経済・観光との連携ということで取り組んでいる MaaS の取組です。移動の面では、電車やバス、飛行機など、様々な交通モードを同じアプリで検索、予約、決済できるようにすることで、移動の利便性が高まります。それだけでなく、移動する目的である観光、買物など、様々な経済活動とも割引制度や様々な情報提供などの連携を行うことで、地域経済の活性化にもつなげるというものです。現在、九州 MaaS という、より広域のエリアでの導入に向けて、関係各所と連携して準備を進めているところです。



持続可能で便利な公共交通は、熊本市が目指す上質な生活都市に不可欠なものですので、引き続き政策間連携によって、公共交通の利用促進を進めてまいりたいと考えております。

私からは以上です。どうもありがとうございました。



熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和 5 年（2023 年）7 月 25 日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

話題提供②『社会実験「バス・電車無料の日」について』

熊本市都市建設局 交通企画課 技術主幹 太江田 真宏

話題提供②
社会実験「バス・電車無料の日」について

▲幸島町電停

▲熊本駅

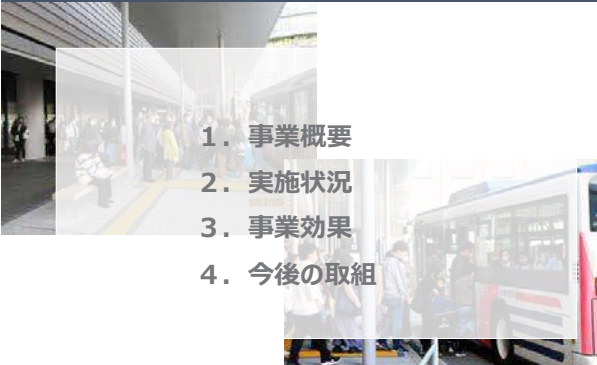
令和 5 年 7 月 25 日

熊本市 都市建設局 交通企画課

こんにちは。熊本市の交通企画課の太江田と申します。私の方からは話題提供ということで、熊本市で実施しております社会実験「バス・電車無料の日」について、事例紹介をさせていただきたいと思います。

熊本市では昨年度、12 月と 3 月に「バス・電車無料の日」を実施しておりますけれども、そのなかで 12 月実施分につきましては、その効果検証作業・とりまとめをしまして、今年 5 月に分析レポートを公表しております。本日の事例発表につきましては、この 12 月の効果分析結果をもとに、お話をさせていただければと思います。

■ 発表内容



1. 事業概要
2. 実施状況
3. 事業効果
4. 今後の取組

内容については、まず事業概要、実施状況、事業効果、今後の取組、という流れでお話をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

1. 事業概要

▼PR チラシ（令和 4 年 12 月 24 日実施分）

- 事業の目的
新型コロナウイルスの感染拡大に伴い利用者が激減している公共交通について、市民が公共交通を利用する“きっかけ”をつくるとともに、公共交通への転換により常態化する交通渋滞の緩和を図るため実施するもの。
- 開催日
令和 4 年 12 月 24 日（土）
令和 5 年 3 月 18 日（土）
- 参加事業者
九州産交バス、産交バス、熊本電鉄（バス・電車）、熊本バス、熊本都市バス、熊本市交通局
- 無料対象路線
参加事業者が運行する路線のうち、一部でも熊本市内を運行する路線バス、及び電鉄電車、路面電車の全ての便を終日無料化



まず事業概要ですが、事業の目的としまして、「新型コロナウイルス感染拡大に伴い利用者が減少している公共交通について、市民が公共交通を利用するきっかけをつくる」と書かせていただいております。先程の事例、話題提供でもありましたとおり、公共交通の利用者が年々減少傾向にありまして、公共交通が負のスパイラルに陥っている、という状況でございます。この状況を何とか食い止めて、そして逆回転させるためには、まずは公共交通に乗ってもらわないと始まらない、ということもございましたので、バス・電車を無料にすることによって、まずは公共交通に乗っていただく。乗っていただいて、「意外に公共交通は使えるんだな、車よりは若干不便だけれども、これだったら我慢して使えるな」と思っただけのように、この取組を実施しました。

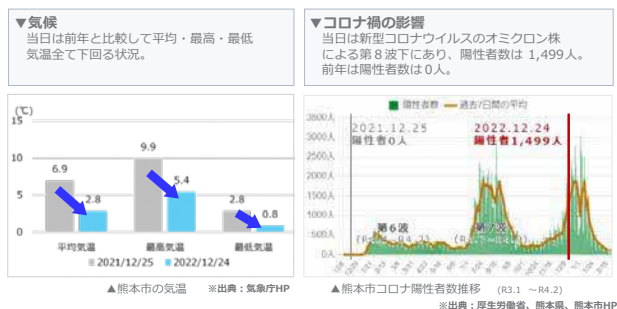
あわせて、下のほうに書いておりますが、公共交通に転換することによって、自動車の交通量を減らして、渋滞の緩和、ということも狙えないか、ということで、多面的な効果を狙って実施したところでございます。

開催日につきましては、令和 4 年 12 月 24 日と令和 5 年 3 月 18 日ということで、クリスマスイブや、3 月はお城まつりということで、市民の方々がまちなかに移動する、お出かけをするというようなイベントに合わせて実施しました。

参加事業者につきましては、産交バス以下、路線バスの交通事業者ですとか、熊本電鉄の電車、そして市電を運行する熊本市交通局に参加をいただきました。そして無料の対象路線ですが、この参加事業者が運行する路線のうち一部で

も熊本市内を通行、運行する路線バス、電鉄電車、路面電車、全ての便を終日、無料化しました。

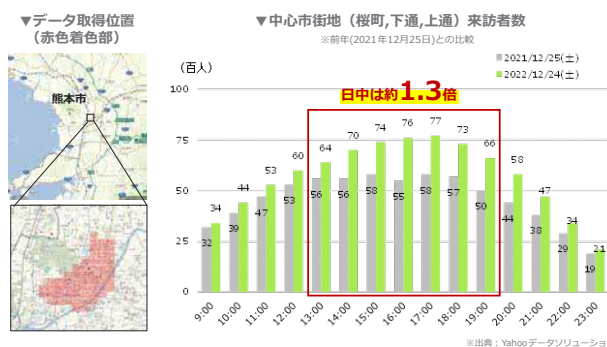
2. 実施状況①（気候及びコロナの状況）



こちらが12月24日の実施状況です。左側が気候ですが、こちらの水色の方が、「無料の日」を実施したときの1日の平均気温、最高気温、最低気温で、グレーのほうが前年比ですけれども、このグラフを見ていただくと分かる通り、最高気温、最低気温、平均気温の全てが前年を大きく下回っており、大変寒い日になりました。

また右側のグラフがコロナの陽性者数の推移で、12月24日がこの赤いラインのところで、ちょうどオミクロン株の第8波のピークに差しかかる直前ぐらいで、陽性者数が1日で約1,500人ということで、「無料の日」を実施する条件的には、厳しい環境下での実験となってしまいました。

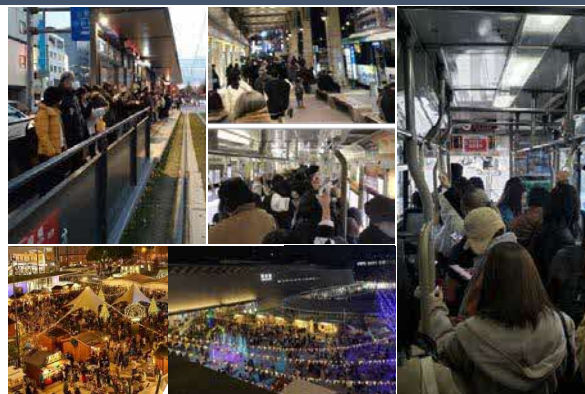
2. 実施状況②（中心市街地来訪者数）



しかしながら、当日はまちなかでクリスマスマーケット等の様々な催しが開かれておりまして、中心部は多くの人で賑わいました。こちらは人流データをもとに中心部に来られた方、桜町と下通と上通、図中の赤いエリアに来られた方々のデータを取っています。緑が「無料の日」を実施した当日の人流データ、グレーが前年同月同曜日の人流データになっています。見ていただくと、全時間帯で前年比を上回る来訪者数があり、特に13時以降の日中につきましては、

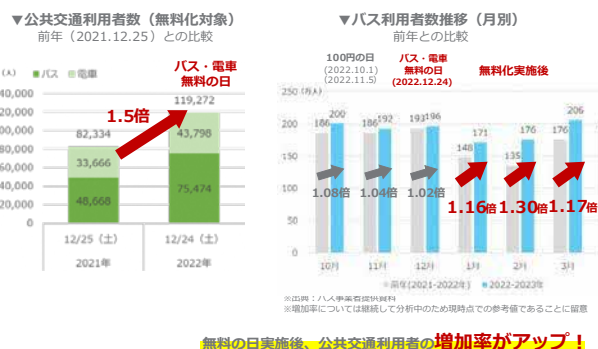
前年比で約1.3倍と、多くの人で中心部は賑わった状況です。

2. 実施状況③（当日の様子）



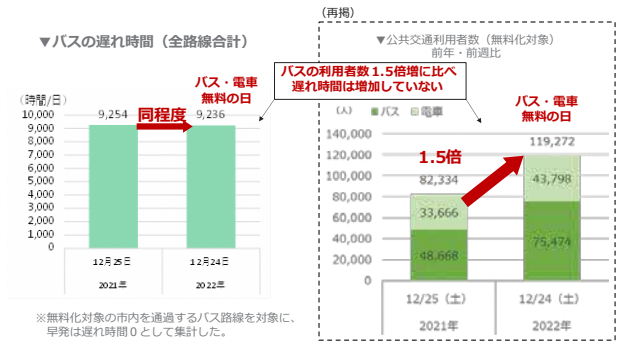
こちらが当日の写真です。左上が辛島町電停、真ん中上が通り筋の鶴屋前バス停、その下が市電の車内、右がバスの車内、左下が桜町、中央下が熊本駅周辺のマーケット開催状況です。ご覧のとおり、公共交通も中心部においても、終日多くの方で賑わったという状況です。

3. 事業効果（公共交通①）



続きまして事業効果です。まず公共交通についてですが、当日の無料化対象路線の公共交通の利用者につきましては、前年比約1.5倍で、かなり多くの方にご利用いただいたところです。右側がバス利用者数の月別推移ですが、「無料の日」実施以降の1月、2月、3月は前年と比較すると、「無料の日」実施以降の増加率が大幅に上がっています。こちらの数字につきましては、九州各県の中でもかなり高い増加率になっておりまして、「無料の日」の目的であるきっかけづくりや、公共交通の利用者数の定着につながっているのではないかと期待しているところです。ただ、この数値につきましては、コロナ禍からの回復というのも大きな影響としてあるものと思いますので、引き続き推移を注視しながら、効果を検証していきたいと考えているところです。

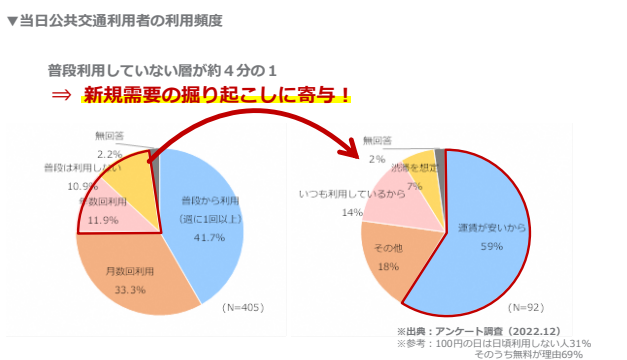
3. 事業効果 (公共交通②)



続きまして、こちらはバスの遅れ時間です。これはバスロケーションシステムのデータから、当日の全路線の遅れ時間を抽出しております。左のグラフが、前年の遅れ時間、全部の路線における遅れ時間の累積が 9,200 時間台ということですが、「無料の日」当日もほぼ同程度の水準となっております。

一般的には公共交通の利用者が増えると、乗降にそれだけ時間がかかりますので、この遅れ時間というのが伸びているのではないかと考えていたのですが、データを見てみると、同程度といったところで収まっています。これについては様々な要因が考えられますが、1つはバス事業者さんが利用者や利用状況に応じて増便等をしていただいております。スムーズな乗降に寄与いただいているというのと、もう1つは公共交通に転換していただくことで渋滞が緩和されて、バスの走行速度が上がり、乗降の時間は増えるがバスの走行速度が上がって同程度に収まったのではないかと考えております。こちらにつきましても、まだ 1 回の結果ですので、3 月の効果分析結果、また今年度実施する「無料の日」の結果も見ながら検証を進めていければと考えております。

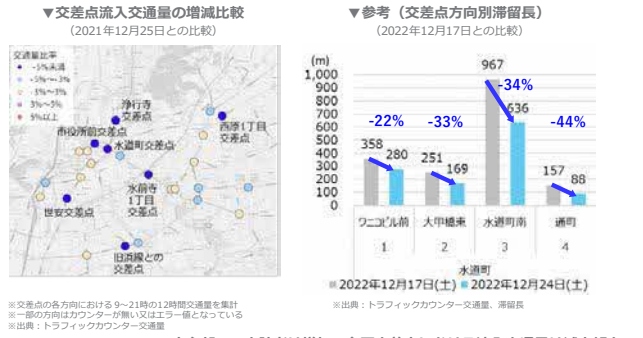
3. 事業効果 (公共交通③)



当日は中心部において、アンケート調査を実施しております。その中で、公共交通で中心部に来たという方々に対し

て、普段どれくらいの頻度で公共交通を使っていますかというところをお聞きしております。その結果、赤く囲っているところが、普段全く使わない、使っても年に数回程度ということで、普段は公共交通を利用されていないという方が、約4分の1に上っています。当初の目的としております公共交通を利用するきっかけづくりと、新規需要の掘り起こしに、寄与できているのではないかと考えているところです。

3. 事業効果 (道路交通)



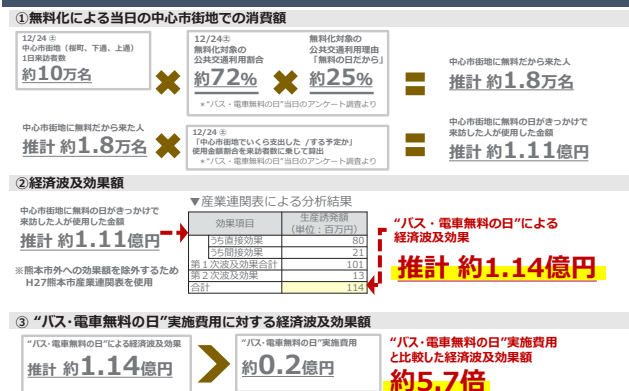
中心部への来訪者は増加⇒主要交差点における流入交通量は減少傾向
⇒ 自動車から公共交通への転換効果！

続きまして、道路交通に関する事業効果です。左の図が熊本市内の主要な交差点における交通量、交通の流入量を前年と比較したグラフになっています。データは朝 9 時から夜 9 時までの 12 時間における交通量を集計しております。青い点は5%以上交通量が減ったところ、水色の点が3%から5%程度の減少、そして黄色の点が前年度と同水準の交通量だったところ。

見ていただくとおおむね、当日の中心部への乗車が約 1.3 倍と、中心部がかなりの人でにぎわったという割には多くの交差点で交通量が減少しているというような結果が得られました。こちらにつきましては、自動車から公共交通への転換効果が出たのではないかとというふうに考えております。

右のグラフは、その中で水道町交差点における交差点の方向別の滞留長を参考として挙げております。こちらにつきましては、前年のデータが取れなかったので前週比ということで参考値というかたちにはなっておりますが、グレーが前週の滞留長、水色が当日の滞留長ということで、どの方面においても、滞留の長さが減少していることがわかります。基本的に前週というのは通常の土曜日でしたので、クリスマス等で実施した「無料の日」当日のほうが、一般的には人がまちなかへ来ていると考えられるなかで、これだけ滞留長が減少しているというのは、それだけ自動車から公共交通への転換というのが進んだからではないかと考えているところです。

3. 事業効果（経済波及効果）



続きまして、経済波及効果でございます。こちらにつきましては、人流データによる中心部へ来訪された方々の数から、アンケート調査の公共交通で来た人の割合、その中で無料だから公共交通で来ましたと言う人の割合を掛けまして、当日「無料の日」があったから中心部に行こう、公共交通で来ました、といった人を推計で出しております。この人数に、中心部で支出する平均額、約 6,000 円というアンケート調査結果があったのですが、この人たちが消費する額を出すと、この人たちが当日中心部で消費した額が約 1.1 億円という推定結果が出ます。これを熊本市の産業連関表に掛けまして、1.1 億円の消費額に対する経済波及効果が幾らかというのを計算した結果、約 1.14 億円という経済波及効果があったのではないかと推計しております。

この 1.14 億円というのは、「無料の日」を実施するために実際にかかった費用、こちらにつきましては効果分析費用等を除いているのですが、実際に「無料の日」をするためにかかったお金からすると約 5.7 倍の効果があったと算出しているところです。

3. 事業効果（環境負荷軽減効果）



続きまして、環境負荷軽減です。こちら先ほどの経済波及効果と同様に当日、中心部に来られた人の中から、普段、公共交通は使っていないという方をもとに、当日、車の台数

がこれぐらい減ったのではないかとということで、「無料の日」を実施して公共交通に転換することで約 12,700 台の自動車が減ったのではないかとということです。これに熊本市の自動車の平均移動距離と平均燃費とを掛け合わせて、当日「無料の日」によって削減されたガソリン使用量を算出しております。こちらから CO₂ の削減量を出すと約 43 トン CO₂ ということで、「無料の日」によってこれだけの CO₂ の削減効果がありました。これを杉の木に換算すると約 5,000 本、東京ドームで換算すると約 1.1 個分の CO₂ に相当する量が削減されたということで、公共交通だけではなくて環境面でも効果があったと考えられます。

4. 今後の取組

- 無料の日の実施により、公共交通や道路交通のみならず、環境負荷軽減効果や経済波及効果など **多面的な効果**を確認
- 今後も **継続して「無料の日」を実施**することにより、公共交通の利用を促進
- 料金設定や時間帯などを変化させ、**様々なパターンでの行動データを蓄積・分析**

< 取組範囲の拡大に向けて >



< 料金施策等への発展に向けて >



このように「無料の日」を実施したことによって、公共交通だけではなく、道路交通、環境面、そして経済波及効果など、多面的な効果というのが確認できました。

今後も引き続き、この「無料の日」を実施して、公共交通の利用をどんどん促進してまいりたいと考えております。

また、「無料の日」だけではなく、料金設定や時間帯を変化させて、色んなパターンで行動データの蓄積・分析をしていくということも重要と考えています。それを踏まえて、今年度はまず「無料の日」取組範囲の拡大に向けてということで、昨年は熊本市だけで「無料の日」をやったのですが、今、連携中核都市圏の方々にお声掛けをさせていただいておりまして、熊本市が実施する「無料の日」に合わせて、例えば地域で運行されているコミュニティ交通を無償化して、都市圏全体での公共交通の利用を促進するといった連携ができないか、関係市町村と協議をさせていただいているところです。まずは今年できるところから少しずつ始めていて、将来的には熊本市の「無料の日」というよりも都市圏全体で「バス・電車無料の日」が実施できればいいなと考えているところでございます。

そして右側は 100 円ウィークの実施ということで、今年

は「無料の日」とは別に1週間、公共交通を100円にする取組も予定しています。こちらはイベントに合わせてやるというよりも、通常1週間の中で料金を低減させると、そのことによって例えば、平日と休日、ピーク時間帯とオフピーク時間帯、高齢者と若者など、どのあたりに利用状況の変化が起きるかということを分析することによって、熊本市の公共交通の利用特性に応じた、訴求力のある施策展開につなげていければと考えています。



以上、ありがとうございました

以上、簡単ではございましたが、交通企画課からの「無料の日」の事例発表とさせていただきます。ありがとうございました。



熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

能本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和5年（2023年）7月25日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

話題提供③『熊本市における政策間連携の視点とヒント』

都市政策研究所 研究員リレー発表（永田・羽廣・美濃口）



皆さんこんにちは、熊本市都市政策研究所の永田と申します。私たち研究所職員からは、「熊本市における政策間連携の視点とヒント」と題して、発表いたします。

①現状

- ・ これまで熊本市の組織は専門ごとに分化し行政課題に対応してきたと考えられる。

表 昭和42年度と令和3年度の熊本市の組織構成比較

高校2017年度 成績簿		高校2017年度 成績簿		高校2017年度 成績簿		高校2017年度 成績簿		高校2017年度 成績簿	
部 課		部 課		部 課		部 課		部 課	
英語	100	英語	100	英語	100	英語	100	英語	100
国語	100	国語	100	国語	100	国語	100	国語	100
数学	100	数学	100	数学	100	数学	100	数学	100
理科	100	理科	100	理科	100	理科	100	理科	100
社会	100	社会	100	社会	100	社会	100	社会	100
外国語	100	外国語	100	外国語	100	外国語	100	外国語	100
芸術	100	芸術	100	芸術	100	芸術	100	芸術	100
体育	100	体育	100	体育	100	体育	100	体育	100
総合	100	総合	100	総合	100	総合	100	総合	100
合計	1000	合計	1000	合計	1000	合計	1000	合計	1000

⇒一般的に縦型組織の特徴として、意思決定の速さや専門性はある。
一方で、1つの部署では解決できない課題への対応の弱さがみられる。

- ・ 職員の多能化への期待
専門のみならず、幅広い知識・技能が求められていると感じる。
- ・ マンパワーの不足

新型コロナウイルス感染症や全国で多発する災害等への対応により、想定を超える人員が必要となった一方で、行政サービスにおけるDXの推進や利便性の高い交通体系の構築等、多様化する行政需要に対応するため、人員体制の強化が必要となりました。

（出典）第7次熊本県市町村管理計画（R5.2）より一部抜粋

本題に入る前に、熊本市の組織としての現状を確認したいと思います。これまでの熊本市の組織の変遷をみると、組織は専門ごとに分化することで、行政課題に対応してきたと考えられます。例えば、昭和42年度と令和3年度の組織構成を比較してみると、部・課の体制から局・部・課の体制となっており、縦型の組織化が進んでいます。また課相当の数をみると、103から196と93も課相当の組織が増加しています。このような縦型組織の一般的な特徴として、意思決定の速さや専門性はありますが、1つの部署では解決できない課題への対応の弱さがみられます。

一方、近年では、職員の多能化への期待がされています。

私自身もこれまでを振り返ると、市民の方からのニーズに応えるためには、自分の専門のみならず、幅広い知識・技能や他課との連携が求められていると感じる機会が多々ありました。職員の皆さまも心当たりがあるのではないかと思います。

また本市では、マンパワーの不足といった現状があります。本市職員の定員管理に関する計画をみると、多様化する行政需要に対応するため人員体制の強化が必要とされています。

①現状

- これまで熊本市の組織は専門ごとに分化し行政課題に対応してきたと考えられる。
⇒一般的に縦型組織の特徴として、意思決定の速さや専門性はある。
一方で、1つの部署では解決できない課題への対応の弱さがみられる。
- 職員の多能化への期待
- マンパワーの不足

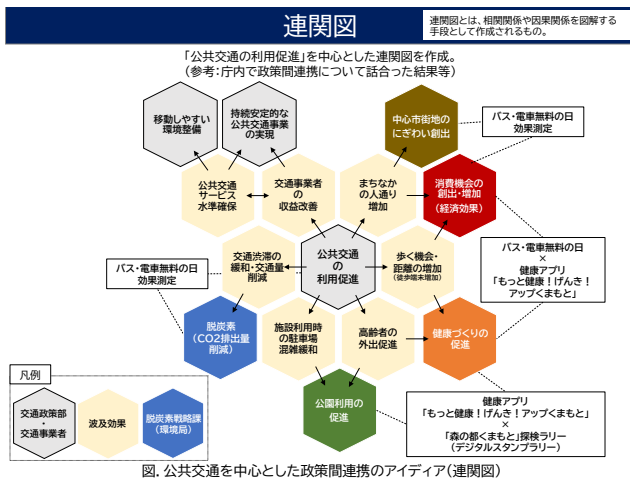


② 今後行政課題へ対応していくためのヒント

(キーワード:「政策間連携」)

- ・局や部間で連携できるきっかけが発見できないか。
- ・「連携」をキーワードに既存施策をみると、より効果的な施策につながる糸口がみえてくるのではないかな。

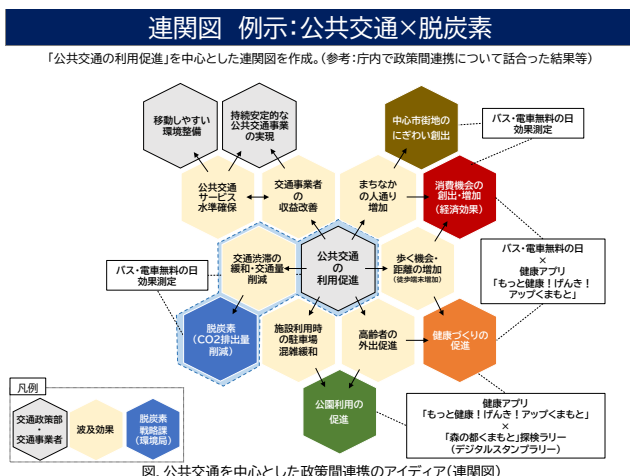
以上の現状を踏まえ、今後、行政課題へ対応していくためのヒントについて、「政策間連携」をキーワードに考えてみることにしました。例えば、局や部間で連携できるきっかけが発見できないかまた「連携」をキーワードに既存施策をみると、より効果的な施策に繋がる糸口が見えてくるのではないかと、といったことを意識しました。



そこで私からは、政策間連携の可能性を検討するために「連関図」を紹介します。連関図とは、一般的には、相関関係や因果関係を図解する手段として作成されるものです。

今回は、「公共交通の利用促進」を中心に据えて、政策間連携を考えるために連関図を作成しました。作成にあたり公共交通を所管する部局をはじめ、庁内で政策間連携について話し合った結果や、庁内の資料を参考にしました。

凡例について説明すると、六角形の文字は、政策目標や効果を示しており、また所管・関係する部署を、色分けすることで表現しています。例えば灰色について「公共交通の利用促進」という政策目標の所管は、交通政策部や交通事業者といった具合です。また薄い黄色の六角形には、波及効果を記載しました。最後に点線でつないだ四角に、政策間連携のアイデアを書き込みました。

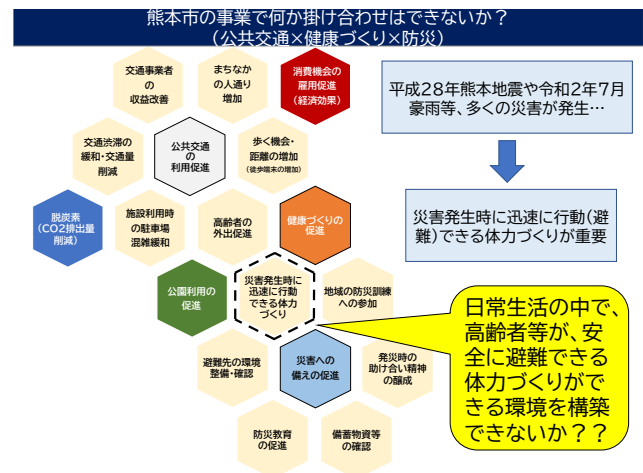


先ほど話題提供のあった「バス・電車無料の日」を例に少し説明します。「公共交通の利用促進」は、「交通渋滞の緩和・交通量の削減」といった波及効果があり、効果測定することで、CO2 排出量削減につながっていました。政策目標である「公共交通の利用促進」と「脱炭素」が「バス・電車無

料の日」で「交通渋滞の緩和・交通量削減」という波及効果を介して連携しています。このような具合で政策間連携を考えることができます。

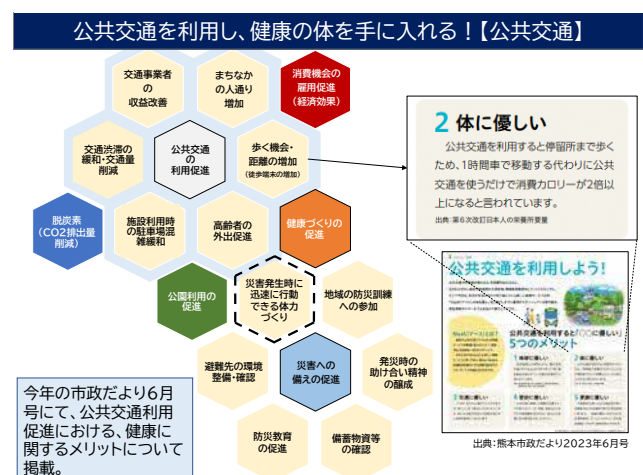
私からは、政策間連携を考える視点・手法として「連関図」を提案しました。次の発表者からは、研究員が考えた政策間連携のヒントを、連関図を踏まえてご紹介していきます。

(永田)



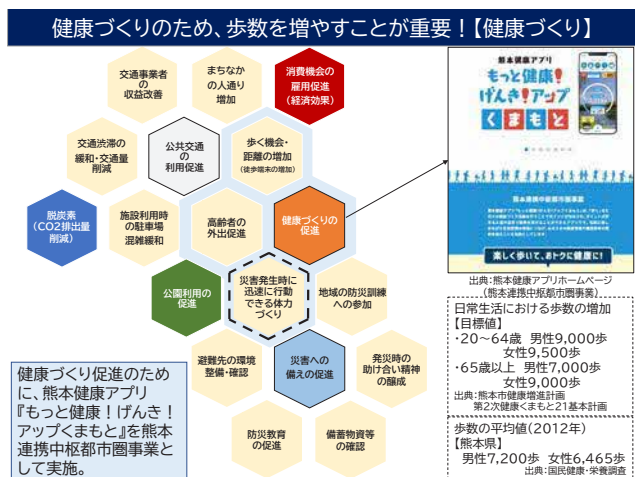
では、連関図を使って、研究所職員の視点でヒントを探ってみました。私は、過去、防災部局に4年間勤務しておりましたので、防災視点を連関図に繋げて考えてみました。

近年、毎年のように全国各地で災害が発生しており、熊本で記憶に新しいところでは、平成28年の熊本地震や、令和2年7月豪雨が発生しました。防災減災では様々な対策が行われているところではありますが、人口減少、さらなる高齢化を鑑み、自助、災害発生時に迅速に行動できる体力づくりに焦点をあて、連関図を使って考えてみました。日常生活の中で、高齢者等が安全に避難できるような体力づくりができる環境をつくることはできないでしょうか。

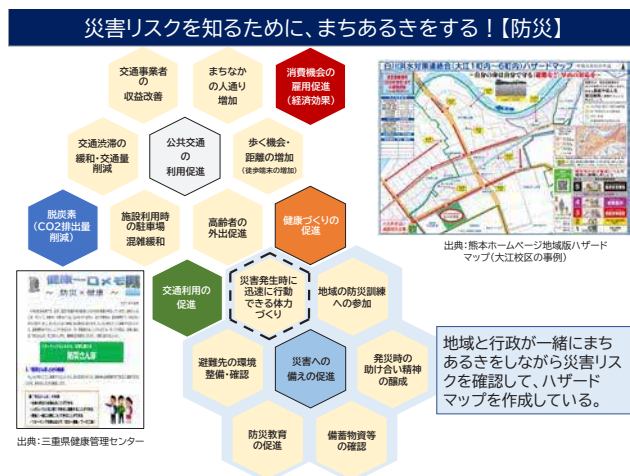


熊本市で実施している各事業から探ってみました。まず

1つ目として公共交通の観点から考えてみます。先月、公共交通の利用促進のために、市政日より6月号で周知啓発を行っています。その中では、5つのメリットを紹介しています。公共交通を利用すると家から停留所等まで歩くため、1時間、車で移動する代わりに公共交通を使うだけで消費カロリーが2倍以上になるとあり、体に優しい、健康的であるとメリットが挙げられています。



次に、健康づくりの視点で考えます。健康づくりでは、生活習慣病予防のため、歩くことを推奨しており、健康アプリの活用を促進を行っています。このアプリでは、各種健診の受診や歩くなど、日々の健康づくり活動を行うことでポイントが付与され、ポイントが貯まると特典を受けることができる、気軽に楽しみながら生活改善、健康増進、健康寿命の延伸を目指すことができるアプリです。熊本県の平均歩数について確認してみたのですが、男性が平均7,200歩、女性が約6,500歩であり、このデータは2012年時点であるため、コロナ等やリモートワークの影響もあり、近年はさらに減少していることが予想されます。一方で、第2次健康くまもと21基本計画では、目標値を男性(20～64歳)では9,000歩としており、目標達成に向け、1人1人の歩くための仕組み、環境づくりが求められます。



また、次に防災の視点から考えてみました。防災分野では、災害リスクを知るために、まちあるきをして、地域版ハザードマップを作成しています。ハザードマップとありますが、実際にどこが危険なのか、歩きながら確認することは、とても重要であるといわれています。また「防災さんぽ」と検索すると、防災と健康を手に入れるような事業も見られます。実際に歩き、例えば避難所までどれくらい時間がかかるかを確認しながら、歩くことで健康にも繋がります。



最後にまとめです。公共交通と、健康づくり、防災について、何かヒントがないか探ってみました。公共交通視点では、渋滞緩和、環境負荷軽減等のために利用頂き、利用することで家から停留所等まで歩き、健康に繋がることが期待されます。健康づくり視点では、生活習慣病予防等のためにも、体力づくりの促進を行っています。災害への備え視点では、災害リスク把握のために、まちあるきして確認することを促進しています。共通事項は、歩いて健康を手に入れるということです。

公共交通利用で停留所等までの『歩き』が生まれ、健康的な身体となり、災害発生時に迅速に避難できる身体づくり

に繋がる。このように、視点を広げると、間接的にメリットを得ることができることが分かりました。(羽廣)

連関図(公共交通、観光、文化財)



文化財専門職員のみ濃口です。同じく連関図を使って、公共交通、観光、文化財の政策間連携を考えてみます。

熊本市における政策間連携の視点とヒント

■事例紹介

路面電車の電停名称変更の取組 — 株式会社長崎電気軌道の場合 —

2018年8月～ **13ヶ所**
電停名称の変更
【株式会社長崎電気軌道の目的】



- ①観光客の利便性向上
 - ②運転士の負担軽減
- この取組・事例をヒントに

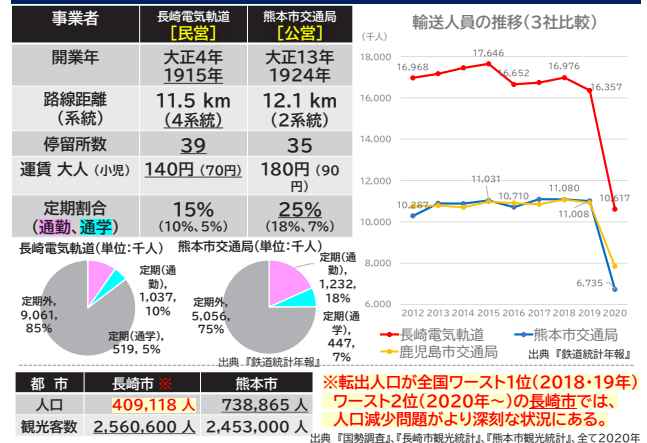
既に
目的は
達成！

熊本市の「公共交通 × 観光 × 文化財」

(市電名称 × 観光客の利便性 × 文化財の保存活用) について考える！

私の郷里である長崎の「路面電車の電停名称変更の取組」を紹介します。「株式会社長崎電気軌道」は民営の会社で、2018年に、39の電停のうち13の名称を「めがね橋」などに変更し、話題となりました。会社側の目的は「観光客の利便性向上」と「運転士の負担軽減」、つまり観光客から最寄り電停を聞かれる運転士の負担を減らすことでした。事業者によれば、取組は成功し、目的も果たしたそうです。これをヒントに、熊本市の公共交通、観光、文化財の政策間連携について考えます。

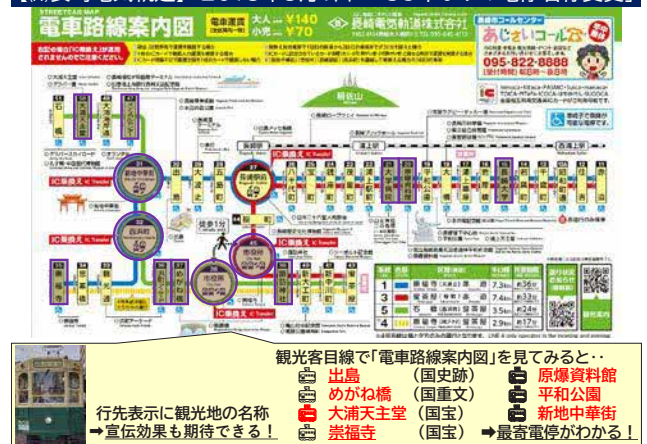
【路面電車のデータ比較】 株式会社長崎電気軌道・熊本市交通局



路面電車のデータ比較です。長崎は民営、熊本は公営で、いずれも100年前後の歴史があります。路線距離は約12kmずつ、停留所数は39と35、輸送人員の推移は折れ線グラフで、赤の長崎が青の熊本の約1.5倍です。ちなみにオレンジは鹿児島で、熊本とほぼ同数です。円グラフは、ピンクが通勤、水色が通学の定期利用割合で、合計15%の長崎よりも、合計25%の熊本の方が高いです。人口は熊本市、観光客数は長崎市の方が多い一方、長崎は近年、転出人口が全国ワースト1位・2位となり、人口減少問題が、より深刻です。

つまり「人口や定期利用が多い熊本」よりも「観光客など定期以外が多い長崎」の方が、今後ますます、交流人口を電車利用に取り込む必要があるようです。

【株式会社長崎電気軌道】2018年8月1日～「35年ぶりの電停名称変更」



長崎の路線図のうち、紫で囲んだ13ヶ所が、名称を変更した電停です。特に終点の電停名となった「崇福寺」は、電車に行先が表示されるため、その宣伝効果も期待できます。同様に、めがね橋など国の重要文化財や国宝の最寄電停も、わかりやすくなりました。さらに、従来は原爆資料館と平和公園がすぐ隣だと勘違いされる観光客が多かったのですが、今回2つとも電停の名称に採用されたことで、電停1つ分、



熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和5年（2023年）7月25日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

パネルディスカッション『政策間連携で拓く公共交通新時代』

<登壇者>

笠井 雅広 氏（国土交通省 九州地方整備局 企画部長）

中野 幹子 氏（九州旅客鉄道株式会社 執行役員 熊本支社長）

大西 一史（熊本市長）

秋山 義典（熊本市都市建設局 技監）

<コーディネーター>

蓑茂 壽太郎（熊本市都市政策研究所長）



蓑茂所長

それでは、ここから司会をやっていききたいと思います。16時半までには終了いたしますので、御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

先ほど、本日ご参加頂いている方の名簿を見せて頂きましたところ、半数ぐらいが市役所職員、残りの半数ぐらいが市民の方で、議員の先生方もいらっしゃり、非常にバランスいい参加を頂いたと思ったところです。

お集まりの皆様は、公共交通の未来、あるいはその新時代ということに非常に強い関心をお持ちの方もいらっしゃるでしょうし、政策間連携というちょっと小難しい言葉に興味をお持ちの方もいらっしゃるのではないかと考えています。

これから、その辺のことを少しずつ解きほぐしていければいいなと思っていますので、よろしくお願いします。

最初に大西市長から、先ほどご挨拶でもいただきましたが、市長御就任後、すぐ熊本地震がありました。そして、安全安心のまちづくりから始まり、快適なまちづくり等、色々なことをやってこられたと思います。今日のこの10周年について、今までお話を聞きいただいて感じたことについて、ご発言いただきたいと思います。よろしくお願いします。



大西市長

熊本市が政令指定都市に移行して、これからというときに熊本地震に襲われました。

そのときに、都市政策研究所のような機関ができました。それから、政策のことを考えるときに事業として考える、そして、国や県の政策と連動しながら進めていく部分、そして、市民の皆様からの要望や要求に応じた対応をとる部分とあるのですが、少し俯瞰してみる研究所というものがある方が、この関連とこの関連があるのではないかと、そのような気づきを得られるというふうに思いました。防災と健康を関連づけようと思わないじゃないですか。あまりこのような発想がないですが、先ほどの発表の中でもそういうものがありました。そういう意味では、実は市民生活って全部繋がっている。そういう意味では、市民起点で見れば、実は政策間連携というのは当たり前の話なんだろうなと思いました。

ただ、それぞれのセクションで担当を決めてやる方が早く、効果的に事業が遂行できるということもあって、ある意味では、縦割りというものがあると思う。地震のような対応をするときには、役割分担をして、早く解決していく。災害を復旧させていくときは、専門性を持って、スピード感をもってやっていく、そういった意味では、縦割りは非常に有効

に働くと思います。

一方で、横串を刺す、横を見ていくという意味では非常に課題が多いというのが、正直なところ。だからこそ、連携を常に意識するような組織や研究所が必要。それから、熊本地震後、まちづくりセンターを作り、そして地域担当職員を置いて、色々なことをやってもらっていますが、逆に言うと、政策は色んな事が連携しなければできないんですよね。

ところが、地域担当職員が縦割りにぶつかってしまうみたいなどころがあり、そこで気づきが生まれ、また連携が深まるということになり課題を解決していく。そのような思考、意識が変わっていくということが、熊本地震を経て、熊本市が組織として非常にそういったものを求められるようになったし、少しずつ、そういった対応が以前よりできるようになったのではないかと思います。

養茂所長

ありがとうございます。

市長がいろいろなさっているのを拝見してまして、前例横並び主義ではなく、先頭を走る、そういうモデルのようなものを目指されているように見えるのですが、そのときに、政策間連携というのは非常に大事なキーワードではないかと思っています。そのような理解でよろしいでしょうか。

大西市長

はい。連携して、単一効果より一粒で何倍もおいしい、キャラメル宣伝ではないですが、そういったエネルギーがあると思っているので、そういう意味では、そのような思考をいつも考えています。

養茂所長

研究所の話になりますが、研究所職員は少ないので、先ほど発表したと思ったらすぐに司会をやっている、多能職です。そういう意味では、かなり訓練をしていると思いますが、その辺は、これから行政の中にも生かせるようにしていかなくはいけないなというのを常々思っております。

笠井さん、先ほどは基調講演ありがとうございました。

流域治水の話題を上げていただくことで、皆様、政策間連携というのをご理解いただいたと思います。集水域から氾濫原まで、川だけでなくということですね。

そのあと、市職員の話題提供が3つほどありましたが、そのご感想をまず聞かせていただけますでしょうか。よろしくをお願いします。

笠井氏

ありがとうございます。

秋山様からお話をいただいた交通渋滞や、市役所からインターチェンジのアクセスが福岡市より4倍もかかっている状況などを聞かせていただき、まず、私たち整備局が担当している道路整備を着実に進めていかなければいけないと思っています。市長の言われる「10分・20分構想」の実現に向けて、必要な連絡道路等も着実に進めていきたいと思いました。

ただ、その道路整備という単一施策を進めていくのには時間がかかる。そういった中で、太江田様からお話のあった社会実験の「バス・電車無料の日」の実施によって、中心市街地の来訪者数が3割増、公共交通利用者1.5倍、その裏返しとして、主要交差点の滞留長が大幅に減っているデータを示していただき、熊本市における公共交通の可能性を非常にわかりやすく感じることが出来ました。

さらに、都市政策研究所の皆さんから関連図を使った連携の可能性をお話いただき、分かりやすく、連携相手を探すアプローチとして思考の手助けになると思いました。

最後にお話いただいた長崎市の事例に関連して、流域治水の中でも連携相手の皆様と調整していますが、必ずしも全部上手くいっているわけではなく、なかなかうまく進まない施策もあります。

その中で、連携相手と私たちが進めたい施策の双方がウィン・ウィンになるということを見つけ出すことは、すごく大事です。連携をした上で施策を加速する、それが2倍でなく、3倍の効果になるために、ウィン・ウィン関係をどうつくっていくのかということも重要だということが、よく分かりました。

養茂所長

よく言われる、シナジー効果みたいなものが起きなくてはいけないということなのでしょうね。

連携相手と、3足す3で6になるのではなく、3掛ける3で9になるような、そういうことを練らなくてはいけないという話だと思います。ありがとうございました。

お待たせしました。中野さん、熊本の支社長をお務めになって、色々な悩みや忙しいこともあるかと思います。

JR 熊本支社長という仕事について、どのようなことをされているのかお話しいただき、それから、熊本に來られて、熊本のまちに対する印象についてお話しいただけますか。

中野氏

まず、支社長の仕事というところで申し上げますと、当社グループは、九州全域での鉄道ネットワーク、駅ビル、ホテル、色々なことをやっております。

その中で、私は、熊本管内での、特に鉄道のオペレーション、駅だけではなく、線路の保守など、それぞれ専門性のある縦のチームの横連携とりながら、効率よく、安心安全な鉄道を提供できるよう努めているところでございます。

また、もう1つの大きな機能としては、当社は、あるべき姿として、「安全とサービスを基盤として、九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」を目指しており、2030年の長期ビジョンでは、「安全・安心なモビリティサービスを軸に、地域の特性を生かしたまちづくりを通じて、九州の持続的な発展に貢献する」を掲げております。ですので、まちづくりをどのようにやっていくのかということ、を、日々、考えています。

そうしたなかで、悩みや忙しいこととしましては、最初に治水の話がありましたが、特に7月になってきますと、大雨、線状降水帯、こうした中での鉄道のオペレーションをいかに安定させるか、時には、安全のために運休をしなくてはいけないというような判断をしながら、少しでも早く、お客さまにお知らせをする、ご迷惑をおかけしないようにするというところに腐心しているところでございます。

それから明るい話題としては、お客さまが増えているというのは、皆様も感じていらっしゃると思います。少しお話をさせていただきますと、熊本駅がパワーアップをしたタイミングは、九州新幹線の開通でございます。

2004年に、新八代から鹿児島中央がまず開業し、2011年に、新大阪から鹿児島まで繋がりました。

博多―熊本間のご利用実績をご紹介しますと、2003年の新幹線部分開業前を100とすると、2004年の部分開業後113になり、2011年の全線開業時に163、2018年度には193まで伸びました。ところが、新型コロナウイルスの影響で、2020年は83まで落ち込み、2021年は94、2022年には141、2023年の第1四半期で167へと回復傾向にあり、2018年度と比べると、87%程度に戻ってきています。また、外国のお客さまも増えてまいりました。

このようにお客さまが増えてこれ、私たちも非常にやりがいを感じている反面、悩みとしては、お客さまが少ない状況が長かったため、疲れやすくなっているところがあります。また、海外の方とコミュニケーションをとるのに、ラ

グビーワールドカップで、せっかく慣れていたのですが、少し戸惑ってしまうということがあります。こういったところを突破しながら、さらに、多くのお客さまにお越しいただき、楽しんでいただけるようにしたいと思います。

また、おかげさまで熊本駅周辺では、アミュプラザくまもと、ホテル、マンション、オフィスビルと開発が進み、まちづくりという点では、「住んでよし、訪れてよし、働いてよし」となるようさらに磨いていきたいと思っています。

2番目のご質問のまちの印象、まちなかの魅力については、熊本城を皆様様が大切になさっていると身をもって感じます。そして、この景観、水や空気感の中で散歩やランニングされている方を拝見すると、住んでいながらのまち豊かさのようなどころを感じているところでございます。

そうしたところで、まちなかと駅の連携を図りながら、より一層、まちの機能、魅力を高めていけるよう、熊本支社、JR九州全員でやっていけたらなと感じております。

養茂所長

ありがとうございました。

熊本駅まで他都市から人を運んでいただいて、そして、それが市内の公共交通とどうリンクするのか、これからいろいろと考えることになると思います。

また後で、その辺を伺えたらと思います。ありがとうございました。

それでは秋山さん、よろしくお願いいたします。

秋山さんは、現在、国から熊本市に出向されてきておられますが、全国をご覧になり、あるいは国の行政をされ、地方自治、政令指定都市の行政をされて、感じられていることがあると思います。フランクにお話をいただきたいと思います。

秋山氏

私は昨年4月から熊本市に来ており、1番感じているところは、水と食べ物おいしいということがございます。住み心地も都会と自然がバランスよく、適度な距離感で共存しているということが、居心地いいと感じる理由かなと感じています。

先日も、家族を江津湖に連れて行きましたが非常に喜ばれ、都心から数キロの距離で、あれだけきれいな、水や緑に触れ合う場所があるのは本当にすごいことで、大切に守っていくべき貴重な財産だと思ったところです。

課題としては、私の専門の緑と公園の分野では、熊本に限ったことではないですが、樹木等の管理が必ずしも十分で

はなく、老朽化等、そういったことにより魅力が低下したり、景観上の問題、倒木等の危険性が懸念され、本来のポテンシャルが発揮されていない公園、樹木、街路樹等、少なからずあるというのが課題の1つだと思っています。

これについては、今年から森の都推進部を都市建設局に設置し、公園街路樹だけでなく、ほかの公共施設も含め、市内の緑を一元的にとらえて、横断的に対応するというところで緑の質の向上を目指しており、これも横断的な組織ということで政策間連携の1つではないかというふうに考えております。

交通については、前職は東京でしたが、そこと比べると、車社会というのを非常に実感しております。南熊本駅周辺の都心に近いエリアに住んでいますけども、そこは比較的公共交通も充実しているエリアだと思います。しかし、住んでいるマンションの1階駐車場は、ほぼ部屋の数と同じぐらいの車が並んでいますし、近くのスーパーも自転車が停まっている台数に比べて、車の方が圧倒的に多く、車でなくてもいい場合でも車を使うことが当然になっているのではないかと感じたところです。

公共交通の利用促進のためには、公共交通の利便性を高めるということがまず大事だと思います。それに加え、公共交通を利用すること自体に意義やメリットがあると感じていただいて、利用者の方に自動車から公共交通を使おうという意識の変化、行動変容を促すことが必要だと思っています。そのためには、健康、まちづくり、環境等、様々な分野との連携が必要だと考えたところです。

荻茂所長

ありがとうございます。政策間連携の意味のようなものを、お感じになられているのでしょうか。国、政府であれば、省庁連携レベルになると思いますが、熊本市役所であれば、局間連携かなと思っていたのですが、部内連携もしなくてはいけないようですね。

緑の政策でも色々な部署がやっていたので、それを1つの部にまとめられたので、連携は上手くいくと思いますが。

さて、先ほど秋山さんのプレゼンを聞いていて、公共交通について、やれることはやっているなと感じました。ただ問題は、都市像との絡みで、公共交通をどうするかということについては、まだよくわからないのですが、市長は何かお考えをお持ちですか。上質な生活都市というなかに含まれていると思いますが、都市像と公共交通の関係ですね。

大西市長

公共交通、政策間連携を考えたとき、都市像というのは、熊本は、お話にありましたとおり、非常に生活しやすいと皆様に言っていただけます。水もおいしい、食べ物もおいしい、家賃もそこそこ安いとおっしゃられますが、移動がとにかく駄目だと言われます。どうしても車中心ですので、車に今まであまり乗っていなかった人が車に乗り、非常に便利だという人たちもいらっしゃるドアツードアで、目的地ぎりぎりまで駐車場がある。

公共交通の不便さ、利便性を高めるという意味で、本日公共交通に関係する方たくさんいらっしゃっておられると思いますが、都市像というよりは、生活者起点で考えたときに、例えば子育て世帯から見たときの公共交通ってどうなのか、移動ってどうなのかというふうに考える。そして、高齢者視点で考えたときにどうなのかと考えると、そういう意味では、あらゆる世代の皆さんにとって上質な公共交通は提供出来てないと思います。

例えば180円均一の話が今日ニュースになりましたが、バスのユーザーのある方から、今朝ニュースを見た方からお電話いただき、「あれは得なのか？損なのか？よくわからない」とおっしゃられるのですね。「なぜあの範囲なのか？」と。やはりユーザーオリエンテッドで考えていないのではないかと。

つまり、市電と、それからの共通のエリアは、同じ均一料金にしましょうと。その場合、すごく利便性が上がり、乗換えとかもいいという話になりますが、実際に移動する人は、「何で東バイパスからこちらは同じ料金でないのか」とかですね。今朝言われて、やはりその利用者サイドからそういう見方というのと、事業をやる側の見方というのは、なかなかマッチしていかない。そういう意味では、公共交通を提供するという意味で、この都市のあり様、車社会からどの辺までを集中的に分散させていくか、まだまだくつきり出来ないというのは少し反省点としてあると思います。

ただこれは、徐々に改善していくとユーザーの皆様のニーズに合ってくるので利用者はもっと増えるのだろうな、と今日お話をしながら感じたところです。

荻茂所長

私、昨日は熊本空港からリムジンバスで来ましたが、そのリムジンバスの特急ができたようで、通町筋しか止まらず、桜町バスターミナルに着きます。乗っていて、非常に気分的に楽でした。時間はそこまで変わらないと思いますが、目的

地にすぐ着くといった印象を受けて、あれも、公共交通の改良が進んだ事例だと思います。

先ほどSDGsの話がありましたが、オタワの公共交通では3人でグループ割でした。「なぜ、3人グループで団体割引か」と聞いたら、「3人だと車で相乗りして、空港へ行って、駐車場が混むから。規制をするために、3人から割引にしている」と言っていました。

そういうのもあるということと思い、昨日は、リムジンバスに乗り、非常に気持ちよく来ました。

さて、笠井さん、先ほどの話の続きになりますが、戦後の動きとして1980年代頃から民営化がやたらとなされましたよね。鉄道もそうです。そういう意味では、事業間競争を一生懸命やらせた時代があったと思います。

しかし、負のスパイラルではないですが、様々な問題があって、事業間連携をやりましょうということで、共同バスの問題もあると思います。そのような流れというのは、この国土行政の全体のなかで、あるのでしょうか。分化から、集約・統合に変わってくるのでしょうか。先ほどの道の駅を聞き、単一目的ではなく、多目的化、機能を重ねていくような動きについて、公共的なインフラにもあるのかどうかお話しいただけますか。

笠井氏

流域治水、あるいは、ダムで洪水調節と再エネ施策を両立させていこうという話、そして道路もそうですが、社会が人口減少という局面になっているなか、河川や道路に求めるニーズも、ものすごく多様化しています。

昔は河川の安全度を上げるために堤防を造れば皆様の期待に応えられた。道路についても道路をつくる、あるいは、伸ばしていくということが、皆様の期待に応えることでありましたが、社会情勢が変化する中で、河川を整備すること、道路を整備することが私たちの仕事の目的ではなく、地域の期待や求められている、困っていることに対してどうコミットしていくか、どう応えていくか、そういった仕事に変えていかねばいけないと思っています。

そのために、自分たちの守備範囲という考えは捨てなければならぬ、と私は考えているところです。極論を言えば、九州地方整備局の仕事は、危機管理と地域づくり（のお手伝い）です。

地域の皆様が求められていることに対し、私たち九州地方整備局が担当している道具（施策）をうまく使って、どのように応えていくのか。そのためには守備範囲に拘らず、他

の施策と連携すべきところとはしっかりと連携をしていく。これは、国の省庁間でもそうですし、各地域の事務所での仕事もそういうつもりでやっていこうと、変わってきているところです。

養茂所長

政策間連携という方向は、当然あるだろうと。その方向で、研究所の研究も進めてもいいですよと、そのような理解でよろしいですか。

笠井氏

はい。

養茂所長

ありがとうございます。

中野さん、熊本駅ができたのが明治24年ですよ。九州新幹線が開通したのは平成23年で、熊本駅ができてから120年、パンデミックは100年越しでありましたけれども、熊本駅は120年のレボリューションでした。

これから、どのように熊本におけるJRの位置、事業を展開していくのでしょうか。色々な話題があるようですが、中野さんからお話を頂けませんか。

中野氏

熊本駅は、白川口については、路線バス、路面電車やタクシーが結節し、交通拠点の機能はできていると思います。しかも、駅を出てからの見通しもよく、分かりやすい。新幹線口が、想定より混んでいますが、今、見直されているところです。

これから新時代というなかで、テクノロジーも使っていかなければいけないと思っています。ハード、ソフト両面で、障がいのある方や海外からの方等あらゆる方が買いやすい、分かりやすい、利用しやすくしていく必要があると思っています。

もう1つ、当社では、昨年度から「未来鉄道」というプロジェクトをはじめました。「未来鉄道」とは、自然災害が激甚化しているなか、どのように技術を使いながら、鉄道の安全をつくり、サービスを高めていけるか、ということを検討しています。

熊本空港も新しくなりました。熊本の魅力は海も山も近く、東西南北どこにでも行きやすいという点があります。そうした利点を発揮するためにも情報発信や検索等デジタル技術を活用していく。費用もかかると思いますので、組織を超えて連携しながら、旅行者が熊本で色々なことを楽しまれ「こんな楽しみ方がある。九州の他の所にも行ってみよ

う。」と、そんなふうにできるといいなと思っています。

養茂所長

公共交通については、市民共有の観点が重要だと思いますし、特に「公共交通は大事」だという市民共有をしなくてはいけない。そのときに、先ほど、バス・電車無料の日について分析結果を聞きましたが、分析や解析等の力が非常に重要で、先ほどの未来鉄道も絡めてやっていけたらいいなと思います。是非、今後、研究の素材となるようなものをいただけたらいいなと思いましたので、よろしくお願いします。

中野氏

今年の3月17日から5月16日まで、「熊本のれーかえーチケット」という、JRと市電1日券や、市内バス電車1日券とサクラマチクマモト、アミュプラザくまもとで利用できるショッピングチケット2,000円分をセットにした商品をスマートフォンのアプリで発売しましたが、利用者アンケートの中で、「これがあるからまちなかに来てみた」とか、「これがあるから普段自動車だがチケットを使った」といった結果も出ています。是非、こういう取り組みも皆様と共有しながらやっていけたらと思います。

養茂所長

エビデンスに基づく政策をやりたい、そのためにJR九州様も協力していただけますという宣言だと思いますので、よろしくお願いしますと思います。

秋山さん。最後に、今まで政策間連携についての想いということで話していますが、国では出来なかったけれど、熊本市のような政令指定都市であればやりやすいなと思うことは何かありますか。

秋山氏

やりやすいところは、部局を横断した連携というのが、国と比較すると地方公共団体の方がやりやすいと感じております。

確かに笠井さんからご紹介のあったように、国においても役所間の垣根が低くなっていて、連携するのが当たり前になってきております。

先ほど道路の歴史の話もございましたが、公園においても、単一目的から多様化ということで、元々、都市公園法が出来た成り立ちとして、戦後の開発圧力が旺盛だった時代に、都心部の公園がなくなり、ふさわしくない施設が乱立してしまったという状況を受けて、貴重な緑を守るために法律ができ、非常に厳しい規定が設けられています。限定列举

された公園施設以外は設置出来ない、簡単に廃止出来ないといった規定等があります。

ただ、社会状況の変化等を受けて、近年では様々なニーズ、社会問題に対応しなければいけないということで、保育所、観光案内所、シェアサイクルポート等も設置可能にできるようにしようと、より柔軟に公園を使いこなしてもらおうということで制度が見直されてきたところです。

まさに、私が国交省の頃に携わっていた業務で、養茂先生に検討会の座長になっていただいたというご縁もありますが、その検討会のなかで今後、様々な社会課題の解決に資する社会実験等、公園で気軽にできるようにしたいいいのではないかという議論もあり、実現策の検討も進められているところですよ。

ただ一方で、国においては、全国に適用される制度や仕組み等をつくるのが仕事なので、所管以外の分野に踏み込もうとすると、どうしても多くの時間や労力が必要というのが実態としてあります。

その点、地方公共団体の場合、課題が特定のエリアの中で身近に起こっている事柄ですので、比較的実態の把握がしやすく、どんな対策が必要かということも見つけやすいということがあると思います。

また、他分野との連携を必要とする場合においても、首長が統括する同じ組織のなかでの連携なので、意思決定の調整がしやすいということは、国に比べると言えるのかなと思います。それに加えて、熊本市のような政令市の場合、各政策分野がきめ細かく体制が整っておりますので、小規模な自治体に比べて、より一層緊密な連携がしやすいというふうに考えております。

養茂所長

ありがとうございます。

公共交通について市民共有をするためには、その生活の足だけでのB/Cでは限界があって、観光も加えてのB/C。

B/Cというのは、ベネフィットに対するコスト。コストとベネフィットの関係ですね。

それから、収益の先を見据えた公共交通という、そういう議論も重要じゃないかと思っておりますので、是非、そういったことについて、市民の皆様からも、今日、アンケートをお願いしていますので、注文をいただけたら幸いです。

10年間、地域認識の研究をやったりしてきましたけれども、今一番大事なのは、時代認識をどのように見るかという

ことだと思いますので、その辺のことについて、今日の議論の中から、何か1つでも得ることがあればいいなと思っております。

限られた時間のなかで、登壇者の皆さんには失礼もたくさんあったかと思いますが、これで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。